This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

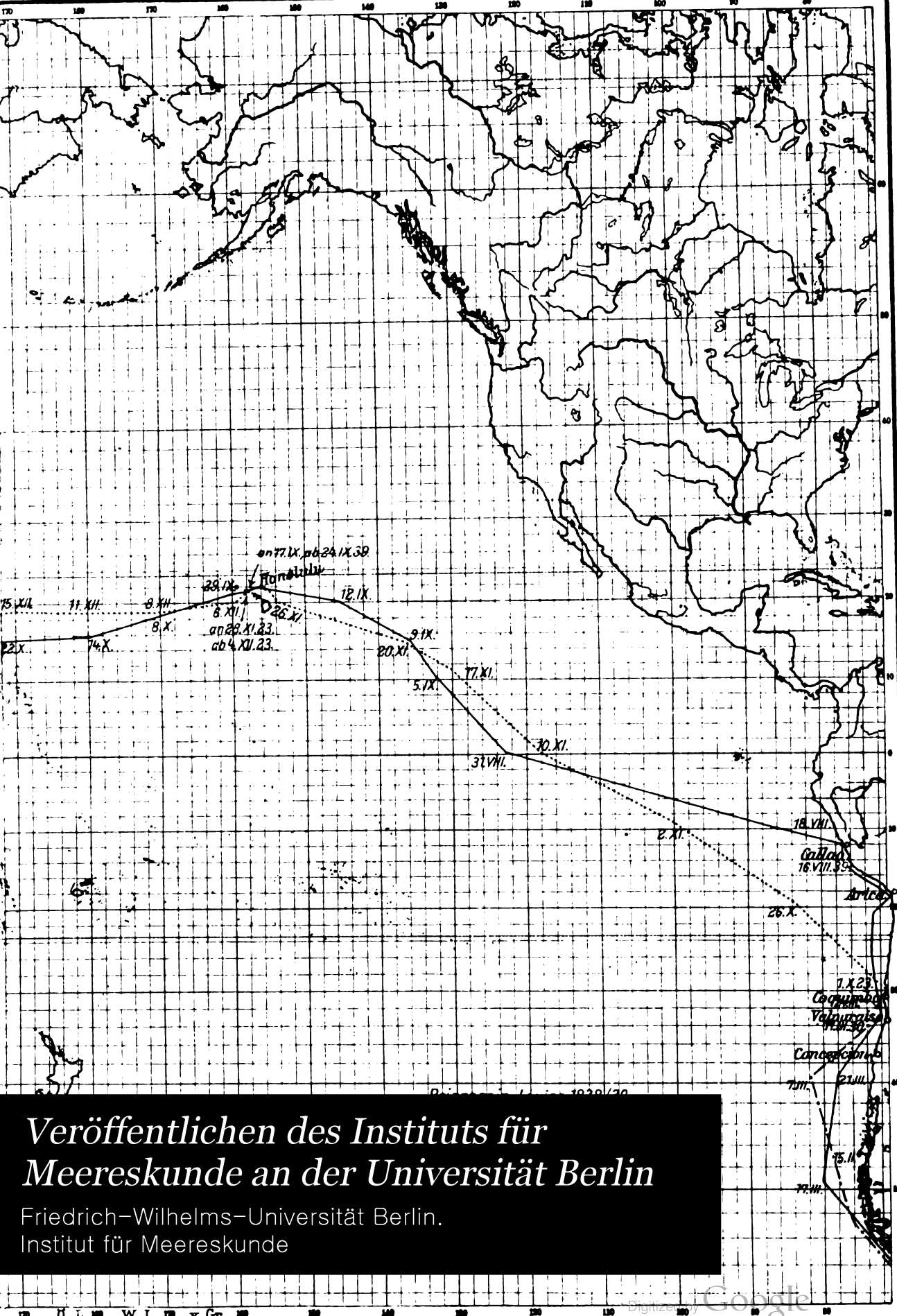
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

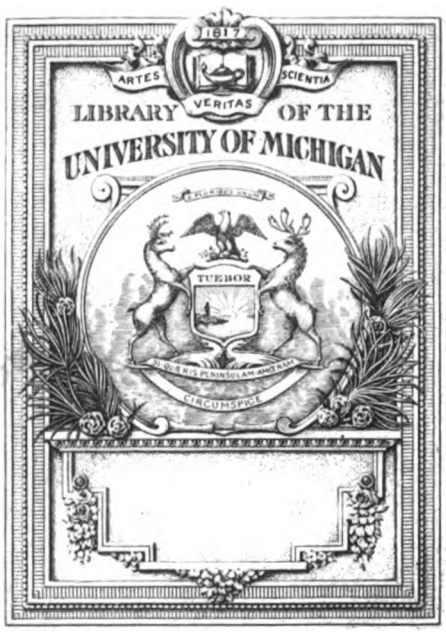


Veröffentlichen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin

Friedrich-Wilhelms-Universität Berlin.
Institut für Meereskunde

Digitized by Google

Photolithographie: Berliner Lithographisches Institut, Berlin W. 35.



Digitized by Google
OTTO HARRASSOWITZ
BUCHHANDLUNG

GC
1
.B51
A4

Digitized by Google

Digitized by Google

Universität Berlin. VERÖFFENTLICHUNGEN DES
INSTITUTS FÜR MEERESKUNDE
AN DER UNIVERSITÄT BERLIN
HERAUSGEGEBEN VOM DIREKTOR ALBRECHT PENCK
NEUE FOLGE
B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe. Heft 1 – 2

September 1911

Die Grundlagen der Schiffahrtsstatistik

Ein kritischer Beitrag zur Wertung der Handelsflotte und des Seeverkehrs des Deutschen Reiches

Von

Dr. Walther Vogel

Mit 27 Abbildungen im Text, 4 Steindrucktafeln und 6 Anlagen

KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
BERLIN SW68, KOCHSTRASSE 68–71

Digitized by Google

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

Digitized by Google

Compl. Lits
Havaas
12-24-31
24622

Vorwort.

Den Anlaß zu den nachfolgenden Untersuchungen gab die Absicht, im Museum für Meereskunde zu Berlin die Entwickelung der deutschen Handelsflotte und des Seeverkehrs der deutschen Häfen auf statistischer Grundlage in graphischer Darstellung anschaulich zu machen. Dabei wurde insbesondere von seiten des Herrn Walter Laas, Professors des Schiffbaus an der technischen Hochschule in Charlottenburg, welcher dem Institut für Meereskunde als technischer Berater zur Seite steht, die Anregung ausgesprochen, die Grundlagen der Schiffahrtsstatistik, den Begriff der Maßeinheit „Tonne", die Methoden der Schiffsvermessung und diejenigen der Statistik selbst auf ihre Bedeutung und ihren Wert zu prüfen, um der Öffentlichkeit einen Maßstab für die Brauchbarkeit der Schiffahrtsstatistik an die Hand zu geben. Das Resultat dieser Untersuchungen ist die vorliegende Abhandlung. Die Ergebnisse schienen in vieler Hinsicht neu und bemerkenswert genug, um sie auch einem weiteren Kreise zugänglich zu machen. Wir hoffen, daß sie namentlich bei Nationalökonomen, Wirtschaftsgeographen und allen, die sich der Schiffahrtsstatistik als eines wissenschaftlichen Hilfsmittels bedienen, Beachtung finden und vielleicht zu etwas größerer Vorsicht bei Verwertung der statistischen Daten anleiten werden.

Die Untersuchung beschränkt sich, entsprechend dem ursprünglichen Plane, im wesentlichen auf die Schiffsbestandsstatistik in Deutschland und im Auslande und auf die deutsche Schiffsverkehrsstatistik. Die Schiffsverkehrsstatistik der fremden Länder wurde zwar gelegentlich gestreift, eine eingehende vergleichende Behandlung derselben, die wohl noch manches Interessante ergeben hätte, mußte jedoch vorläufig unterbleiben. Auch die Statistik der Neubauten und Abgänge, wie die Unfallstatistik, konnte nur stellenweise berührt werden.

Außer diesen, die Grundlagen und den Aufbau der Schiffahrtsstatistik behandelnden Untersuchungen, die den Hauptteil der Abhandlung ausmachen, wird im vierten Teile eine Auswahl der für die Zwecke des Museums hergestellten graphischen Darstellungen der deutschen Schiffsbestands- und Verkehrsstatistik veröffentlicht, mit einigen Erläuterungen, die ebenfalls wesentlich nur die methodischen Gesichtspunkte hervorheben; denn

Digitized by Google

eine Erörterung des sachlichen Inhalts würde gleichbedeutend gewesen sein mit einer Abhandlung über die Geschichte der deutschen Seeschiffahrt seit der Reichsgründung. Dieser vierte Teil stellt also gewissermaßen eine Anwendung der in den drei vorhergehenden Teilen gewonnenen Erkenntnisse auf die deutsche Schiffahrtsstatistik dar. Freilich sind einer solchen Anwendung ziemlich enge Grenzen gezogen, da man nun einmal mit den gegebenen Grundlagen, mit dem vorhandenen Material der Statistik rechnen muß; die Nutzbarmachung der aus den drei ersten Teilen sich ergebenden Erkenntnis ist also wesentlich negativer Art: sie beschränkt sich sozusagen auf die Aufrichtung von Warnungstafeln. Immerhin konnten in der Anordnung und dem Aufbau der graphischen Darstellungen, besonders bei der Verkehrsstatistik, eine Anzahl der neugewonnenen Gesichtspunkte verwertet werden. Da überdies eine systematische Darstellung der deutschen Schiffahrtsstatistik in graphischer Form, die den Inhalt vieler Bände der Reichsstatistik in gedrängter klarer Übersicht zur Anschauung bringt, in der Literatur bisher fehlt, so hoffen wir, daß auch dieser Teil Anklang finden und sich als brauchbare Unterlage zu Untersuchungen über die Entwickelung von Deutschlands Handelsflotte und Seeverkehr bewähren möge.

Der Plan der Arbeit ist von mir in Gemeinschaft mit Herrn Prof. Laas entworfen, und die Untersuchung und Bearbeitung dann von mir im einzelnen durchgeführt worden. Auch dabei hatte ich mich stets der regen Mitwirkung und Beratung des Herrn Prof. Laas zu erfreuen, dessen Mitarbeit ein wesentliches Verdienst am Zustandekommen der Arbeit gebührt. Ich spreche ihm auch an dieser Stelle für seine wertvolle und stets bereitwillige Mitwirkung meinen aufrichtigsten Dank aus.

Die statistischen Zahlen sind von Herrn Diplom-Ingenieur Kellner ausgezogen und dem aufgestellten Plane entsprechend zu den Kurven und graphischen Darstellungen verarbeitet worden. Nach Abschluß dieser Arbeit habe ich eine eingehende Nachprüfung sowohl der Zahlen wie der aus diesen aufgebauten Darstellungen vorgenommen.

Die Durchführung einer Arbeit, wie der vorliegenden, wäre nicht möglich ohne Unterstützung von Behörden und privaten Körperschaften. Für vielfache und in der liebenswürdigsten Weise erteilte Auskunft und Unterstützung bin ich insbesondere zu Dank verpflichtet den Herren Beamten des Kaiserlichen Statistischen Amtes, des Hamburgischen Statistischen und Deklarations-Bureaus, dem Kaiserlichen Schiffsvermessungsamt, der Redaktion für nautische Veröffentlichungen im Reichsamt des Innern, der Schiffsvermessungsbehörde, der Schiffsregisterbehörde und dem Kommando des Wachtschiffs in Hamburg, dem Kgl. Preuß. Statist. Landesamt, dem Bremischen Statistischen Amt, Herrn Direktor Pagel

Digitized by Google

vom Germanischen Lloyd in Berlin und den Herren Agenten von Lloyds Register und Bureau Veritas in Hamburg sowie den Zentralstellen dieser Gesellschaften in London und Paris. Den Direktionen des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie verdanke ich die der Tragfähigkeits- und Leistungsfähigkeitsberechnung der deutschen Handelsflotte zugrunde gelegten Listen ihrer Schiffe, Herrn Norman Hill in Liverpool bin ich für Übersendung seines auf S. 33 ff. besprochenen Report verpflichtet.

Meinen besonderen Dank möchte ich Herrn Rat von der Heide vom Hamburger Statistischen Bureau für sein außerordentlich liebenswürdiges Entgegenkommen ausdrücken, sowie Herrn Generalsekretär Huldermann von der Hamburg-Amerika Linie für vielfache Förderung.

Die in der Arbeit benutzten statistischen Werke waren mir vornehmlich in der Bibliothek des Kaiserlichen Statistischen Amtes zugänglich, deren Schätze mir mit der größten Zuvorkommenheit zur Verfügung gestellt wurden. Wertvolle Aushilfe boten außerdem, abgesehen von der Bibliothek des Instituts für Meereskunde und der Königlichen Bibliothek, die Bibliotheken der Technischen Hochschule, des Auswärtigen Amtes, des Statistischen Landesamtes und der Berliner Handelskammer. Die als Anlagen 1, 3, 5 und 6 beigefügten Original-Formulare wurden mir vom Hamburger Statistischen Bureau und dem Kgl. Preuß. Statist. Landesamt in der erforderlichen Zahl überlassen, die Anlagen 2 und 4 sind nach ebenfalls von der erstgenannten Behörde zur Verfügung gestellten Originalen verkleinert.

Zum Schlusse ist es mir eine angenehme Pflicht, dem Direktor des Instituts für Meereskunde, Herrn Geh. Regierungsrat Prof. Dr. A. Penck, für das Interesse, das er der Arbeit gezeigt, und die Förderung, die er ihr hat angedeihen lassen, meinen verbindlichsten Dank auszusprechen.

Dr. Walther Vogel,
Assistent am Institut für Meereskunde.

Berlin, im August 1911.

Digitized by Google

Inhaltsübersicht.

Seite

Vorwort III

Literatur IX

I. Grundzüge der Schiffsvermessung 1

1. Die Maßstäbe der Schiffsvermessung 1
2. Das Moorsomsche System und die Registertonne 6
3. Die Ermittelung des Brutto-Raumgehaltes 8
4. Die Ermittelung des Netto-Raumgehaltes (Netto-Abzüge) 14
5. Raumgehalt und Deplacement 26
6. Raumgehalt und Tragfähigkeit 28
7. Die Leistungsfähigkeit der Seeschiffe 39

II. Grundzüge der Schiffahrtsstatistik 44

1. Vorbemerkungen 44
2. Die Ursprungsstellen und die Ur-Aufnahme der Statistik 44
   a. Die Aufnahme des Schiffsbestandes 44
   b. Die Aufnahme des Schiffsverkehrs
   (Statistische Aufnahme des Seeschiffsverkehrs in Hamburg (1. Einkommender Verkehr — 2. Ausgehender Verkehr — 3. Anschreibung und Bearbeitung des Schiffsverkehrs auf dem Deklarationsbureau) — Statistische Aufnahme des Seeschiffsverkehrs in anderen deutschen Häfen — Begrenzung des anschreibepflichtigen Seeverkehrs — Die Raumgehalts-Angabe bei der statistischen Anschreibung des Seeverkehrs) 48
3. Die Bearbeitung und die Zentralstellen der Statistik 59
   a. Statistik des Schiffsbestandes 59
   b. Statistik des Schiffsverkehrs 60
   c. Statistik der selbständigen Seereisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Häfen 64
   d. Schiffahrtsstatistische Publikationen des Kaiserlichen Statistischen Amtes 64
   e. Statistische Zentralstellen des Auslandes für die Schiffahrtsstatistik und ihre Publikationen
   (1. Großbritannien, 2. Norwegen, 3. Schweden, 4. Dänemark, 5. Rußland, 6. Finnland, 7. Niederlande, 8. Belgien, 9. Frankreich, 10. Spanien, 11. Portugal, 12. Italien, 13. Österreich, 14. Ungarn, 15. Griechenland, 16. Vereinigte Staaten, 17. Japan) 66
   f. Die Statistik der Klassifikationsgesellschaften (Organisation und Publikationen)
   Bureau Veritas — Lloyds Register of British and Foreign Shipping — Germanischer Lloyd — Andere Klassifikationsgesellschaften . 71
   g. Kiærs Internationale Schiffahrtsstatistik 77
   h. Sonstige Internationale Schiffsbestand-Statistiken 79

Digitized by Google

Seite

III. Bewertung der Schiffahrtsstatistik 81
Vorbemerkung 81
1. Fehlerquellen der Schiffsvermessung (Schiffsbestand — Schiffsverkehr) 81
2. Fehlerquellen der statistischen Anschreibung (Schiffsverkehr — Schiffsbestand — Aufbau der nationalen Schiffsbestandsstatistiken 1. Deutsches Reich, 2. Großbritannien, 3. Norwegen, 4. Schweden, 5. Dänemark, 6. Finnland, 7. Rußland, 8. Niederlande, 9. Belgien, 10. Frankreich, 11. Spanien und Portugal, 12. Italien, 13. Österreich-Ungarn, 14. Griechenland, 15. Vereinigte Staaten, 16. Japan) 92
3. Die Aufstellung einer internationalen vergleichenden Bestandsstatistik 109

IV. Die Entwickelung des deutschen Schiffsbestandes und Seeverkehrs 1874—1910, auf Grund der Reichsstatistik graphisch dargestellt 127
Vorbemerkung 127
A. Der Bestand der deutschen Handelsflotte 1874—1910 129
1. Anzahl und Raumgehalt der deutschen Seeschiffe 1874—1910 . . . 129
2. Baumaterial der deutschen Seeschiffe 1874—1910 131
3. Verteilung der deutschen Seeschiffe auf Ostsee und Nordsee. (Netto- und Brutto-Raumgehalt) 1874—1910 132
4. Schiffsbestand der deutschen Ostseehäfen 1874—1910 133
5. Schiffsbestand Hamburgs, Bremens, der deutschen Nordseehäfen und Ostseehäfen 1874—1910 135
6. Schiffsbestand der größeren deutschen Häfen in den Jahren 1875, 1885, 1895, 1905 136
B. Der Seeverkehr des Deutschen Reiches 1874—1908 136
1. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Häfen 1874—1908, a. Zahl der Schiffe, b. Raumgehalt der Schiffe 136
2. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908 143
3. Dampfer und Segler im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908 143
4. Beladene und unbeladene Schiffe im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen, a. Raumgehalt der angekommenen Schiffe, b. Raumgehalt der abgegangenen Schiffe 146
5. Anteil der verschiedenen Flaggen am Gesamtverkehr der deutschen Häfen 1874—1908 146
6. Seeverkehr der Häfen des Deutschen Reiches nach den verschiedenen Verkehrsgebieten 148
a. Graphische Darstellung für den Durchschnitt der Jahresperioden 1873—80, 1881—90, 1891—1900, 1901—1908 148
b. Kartendarstellung für den Durchschnitt der Jahresperioden 1873—80 und 1901—1908 148
Anhang. Formulare und Muster zur Seeschiffahrts-Statistik 155
Nachträge und Berichtigungen 157

Digitized by Google

Verzeichnis der Tafeln.

		Seite
Tafel I.	Netto- und Brutto-Raumgehalt der Dampferflotten Großbritanniens, des Deutschen Reiches und Frankreichs	112
Tafel II.	Schiffsbestand der größeren deutschen Häfen in den Jahren 1875, 1885, 1895, 1905	136
Tafel III.	Seeverkehr der Häfen des Deutschen Reiches nach den verschiedenen Verkehrsgebieten im Durchschnitt der Jahresperioden 1873—1880, 1881—1890, 1891—1900, 1901—1908	148
Tafel IV.	Seeverkehr der Häfen des Deutschen Reiches nach den verschiedenen Verkehrsgebieten im Durchschnitt der Jahre 1873—1880 und 1901—1908	154

Digitized by Google

Literatur.

Nicolaes Witsen, Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw- en Bestier (I. Deel, 17. Hoofdstuk) Amsterdam 1671.

Tonnage past and present (Nautical Gazette LVIII. Jahrg. Jan.—Juni 1889).

A. Colin, La Navigation Commerciale an XIX. Siècle. Paris 1901.

G. Moorsom, A brief Review and Analysis of the Laws for the Admeasurement of Tonnage. 2. Ed. London 1853.

G. Moorsom, On the new Tonnage-Law, as established in the Merchant-Schipping Act of 1854 (Transactions of the Institution of Naval Architects. Vol. I. London 1860).

S. Read, Investigations and Observations with Reference to the Laws for the Measurement of the Tonnage of Shipping (Transact. of the Inst. of. Nav. Arch. Vol. I. 1860).

R. W. Stevens, On the Stowage of Ships. 7. Ed. London 1893.

A. Isakson, Die Schiffsvermessungs-Gesetze in verschiedenen Staaten (Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1901 S. 401—430).

A. Isakson, Die gegenwärtige unbefriedigende Vergleichs-Statistik der Handelsflotten (Jahrbuch der Schiffbautechn. Gesellsch. 1904 S. 105—127).

W. Laas, Die Netto-Vermessung der Segelschiffe (Denkschrift des Deutschen Nautischen Vereins). Berlin 1908.

W. Laas, Änderung der Schiffsvermessung. Hamburg 1907 (Sonderdruck aus »Hansa« 1907).

H. Herner, Die Schiffsvermessung und ihre wirtschaftliche Bedeutung (Hansa 1910, No. 38 und 39).

Report of the Committee appointed by the Board of Trade to inquire into the operation of Section 78 and 87 of the Merchant Shipping Act, 1894, in regard tho the Measurement of the Tonnage of Steam Ships, with Minutes of Evidence etc. (Englisches Blaubuch) London 1906. (Zitiert als Tonnage Committee Report).

Betänkande och Förslag af de af Statsrådet och Chefen för Kungl. Sjöförsvarsdepartementet den 8. Nov. 1902 tillkallade Sakkunnige med Uppdrag att biträda vid Revision af gällande Skeppsmätningsförfattningar. Stockholm 1907.

(Norman Hill), The Liverpool Steam Ship Owners Association. Report prepared by the Secretary to show the Relation during recent years of the Tonnage, available and employed, to Foreign Trade. Liverpool 1909.

Schiffsvermessungsordnung (SchVO.) vom 5. Juli 1872.

Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888. (Zus. mit d. Instruktion z. SchVO. 1888 auch als Sonderdruck u. d. T.: »Die Vermessung der Seeschiffe«. Berlin 1888).

Instruktion zur Schiffsvermessung vom 23. Nov. 1872.

Instruktion zur Schiffsvermessung vom 19. Nov. 1888.

Vermessung der Seeschiffe, umfassend Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895, Instruktion zur Schiffsvermessung vom 26. März 1895, Vorschriften, betreffend die Vermessung der Schiffe für die Fahrt durch den Suezkanal vom 30. März 1895. Ausgabe 1908 unter Berücksichtigung aller bis zum 12. April 1908 erfolgten Änderungen, herausgegeben im Reichsamt des Inneren. Berlin 1908.
(Die Schiffsvermessungsordnungen sämtlich auch im Reichs-Gesetzblatt).

H. Stabenow, Sammlung der deutschen Seeschiffahrtsgesetze. Leipzig 1875.

W. E. Knitschky, Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. 4. Aufl. bearbeitet von O. Rudorff. Berlin 1908.

The Merchant Shipping Act 1854 (17. & 18. Victoria c. 104).

The Merchant Shipping Act 1867 (30. & 31. Vict. c. 124).

The Merchant Shipping (Tonnage) Act 1889 (52. & 53. Vict. c. 43).

The Merchant Shipping Act 1894 (57. & 58. Vict. c. 60).

The Merchant Shipping Act 1906 (6. Edward VII. c. 48).

Sämtlich separat als offizielle Statuten-Drucke des Stationary Office veröffentlicht (Government Publications. Public General Acts, in separate chapters).

Digitized by Google

Instructions and Regulations relating to the Measurement of Ships and Tonnage under the Merchant Shipping Act 1894. Ausgaben 1895, 1898 ff.
Jaugeage des Navires (Décret du 22 Juin 1904, Circulaire du 25 Juin 1904, Règlement annexe à la circulaire du 25 Juin 1904) Paris 1905.
Laws of the United States relating to Navigation and the Merchant Marine. Washington 1899.
Annual Report of the Commissioner of Navigation. Washington 1884—1910.
Statistik des Deutschen Reiches. Die Seeschiffahrt. (Zitiert als DRSt.) Vgl. S. 64 f.
Zentralblatt für das Deutsche Reich, herausgegeben im Reichsamt des Inneren.
Handbuch für die Deutsche Handelsmarine (jährlich), herausgeg. im Reichsamt des Inneren.
Germanischer Lloyd. Internationales Register (jährlich).
Bureau Veritas. Répertoire Générale de la Marine Marchande (jährlich).
Lloyd's Register of British and Foreign Shipping (jährlich).
(A. N. Kiær) Statistique Internationale. Navigation Maritime. Vol. I—V. Christiania 1876—1897.
Deutscher Nautischer Verein. Verhandlungen des 39. Vereinstages 1908.
Verhandlungen des zweiten deutschen Seeschiffahrtstages 1910.
Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Berlin 1899—1910.
Hansa. Deutsche Nautische Zeitschrift. Hamburg.

Digitized by Google

I. Grundzüge der Schiffsvermessung.

„La question de la jauge est analogue
à la quadrature du cercle."
M. Duprat[1])
Direktor der Compagnie des Chargeurs réunies.

1. Die Maßstäbe der Schiffsvermessung.

Von jeher hat sich das Bedürfnis geltend gemacht, die Größe der Seeschiffe zum Zweck des gegenseitigen Vergleichs durch irgendwelche Maßeinheit auszudrücken. Als Maßstab können dabei dreierlei Eigenschaften des Schiffes benutzt werden, nämlich:

1. der Raumgehalt, ausgedrückt durch ein kubisches Maß;
2. das Deplacement oder die Wasserverdrängung, ausgedrückt durch das Gewicht der vom schwimmenden Schiffskörper verdrängten Wassermenge;
3. die Tragfähigkeit oder Ladefähigkeit, ausgedrückt durch Gewicht oder durch eine in Raumeinheiten angegebene Ladungsmenge von bekanntem spezifischen Gewicht.

Die Feststellung der Größe der Seeschiffe kann für verschiedene Zwecke erforderlich oder wünschenswert sein, und je nachdem wird man den einen oder den anderen Maßstab bevorzugen. Bereits wenn der Reeder den Bauauftrag auf ein Schiff erteilt, muß er dem Schiffbauer ein Maß der von ihm gewünschten Größe des Schiffes angeben, und als solches bietet sich ihm zunächst das Gewicht oder der räumliche Umfang der dem Schiffe anzuvertrauenden Ladung, mit anderen Worten die Tragfähigkeit oder der Raumgehalt des Schiffes dar. Es ist dann Sache des Fachmanns, des Schiffkonstrukteurs, auf Grund dieser Angabe und unter Berücksichtigung der sonst gewünschten Eigenschaften des Schiffes (Schnelligkeit, Seefähigkeit, Tiefgang usw.) die passenden Dimensionen festzustellen. Bei dieser Berechnung und der Konstruktion des Schiffes überhaupt (Feststellung der Stabilität und dgl.) spielt dann das Deplacement, das Gewicht oder die Menge des vom beladenen und unbeladenen Schiffe verdrängten Wassers, welches naturgemäß dem Gewichte des Schiffes selbst gleichkommt, eine gewisse hier nicht näher zu erörternde Rolle.

Daß also die Kenntnis der Größe des Schiffes, ausgedrückt in einer bestimmten Maßeinheit, für die Konstruktion und später für die Befrachtung nötig ist, leuchtet ohne weiteres ein. Aber noch einem anderen Zwecke muß die Größenfeststellung dienen. Seit vielen Jahrhunderten bereits wird

[1]) A. Colin, La navigation commerciale au XIX. siècle, S. 344.

Digitized by Google

die Größenangabe des Schiffes als Grundlage für die Erhebung von Abgaben vom Schiffe benutzt, sei es beim Anlaufen eines Hafens, beim Passieren eines Seekanals oder einer Meeresstraße und dergleichen mehr. In der Tat sehen wir dieses Verhältnis — in unseren nord- und westeuropäischen Meeren wenigstens — bereits im 13. Jahrhundert bestehen,[1]) und möglicherweise ist es noch älter. In früheren Zeiten legte man hierbei der Größenangabe allgemein die Tragfähigkeit zugrunde, die entweder in Gewicht wiedergegeben wurde (daher die Maßeinheiten Last, Schiffspfund usw.) oder in Raummengen einer bestimmten Ladung. Als solche pflegte man in jedem Lande und Hafen die dort am meisten in Betracht kommende Ladung zu wählen, z. B. im Verkehr zwischen Westfrankreich, England und den Niederlanden Wein, im Ostseeverkehr Korn, anderwärts Heringe, Bier, Salz, Kohlen usw., und aus der Verpackungsart dieser Ladung ergab sich wieder der Name für die Maßeinheit, welche zur Bezeichnung der Tragfähigkeit diente. So kommt es, daß z. B. in Frankreich und England die Tonne, d. h. die Weintonne, den Namen für die Schiffsmaßeinheit abgab, in den Ostseeländern die Last, d. h. meist die Kornlast. Die Last leitet ihren Namen wohl von der Wagenlast her, d. h. dem Gewicht oder der Ladungsmenge, die einer der im Mittelalter üblichen Wagen, welche den Überlandtransport der Waren (z. B. auf der Lübeck-Hamburger Landstraße) besorgten, tragen konnte.[2]) Sie ist allerdings, wie der Name besagt, ursprünglich eine Gewichtsbezeichnung, aber naturgemäß verband sich damit von Anfang an, sobald nur die Art der Ladung bekannt war, eine bestimmte Raumvorstellung. Daher hat die Last als Maßeinheit immer einen Doppelcharakter — als Gewichts- und zugleich Raumeinheit — gezeigt, und noch die preußische Kabinettsordre vom 25. September 1815 bestimmt, daß die neueinzuführende Normallast gleich 4000 Berliner Pfunden oder 50 Berliner Scheffel Roggen, zu 80 Pfund der Scheffel, zu setzen sei.[3]) Ebenso verhielt es sich übrigens

---

[1]) Bemerkenswerte Beispiele hierfür sind die älteste Lübecker Zollrolle von 1227, worin es, nachdem der Zoll allgemein auf 15 d für die Last festgesetzt worden ist, u. a. heißt: „Si homo possessor est navis 12 last vel amplius bajulantis, liberam habet unam last, ne pro ea theloneum solvat; si minus quam duodecim last bajulabit, pro dimidia last liber erit; si quinque last bajulat, liber non erit, quin theloneum solvat. (Ist jemand Besitzer eines Schiffes von 12 Last Tragfähigkeit oder mehr, so hat er eine Last frei, für die er keinen Zoll zu zahlen braucht; hat es weniger als 12 Last Tragfähigkeit, so hat er $^1/_2$ Last frei; hat es nur 5 Last Tragfähigkeit, so genießt er keinen Zollnachlaß.) (Hansisches Urkundenbuch I. Nr. 223.) Ferner das Privilegium, das König Abel von Dänemark am 24. Sept. 1251 den sogenannten „Umlandsfahrern" für den Besuch von Skanör auf Schonen erteilte und worin er für jedes diesen gehörige und von Skanör nach einem Ostseehafen versegelnde Schiff eine Abgabe von 2 Schilling schonisch pro Schiffslast festsetzte (ebenda I. Nr. 411).

[2]) Daher vielleicht auch der altertümliche, z. B. in Lübeck früher gebräuchliche Ausdruck: ein Schiffspfund zu Fuhr. Vgl. Koppmann in den Hansischen Geschichtsblättern 1893, S. 121, 1894, S. 145 f.

[3]) Gesetz-Sammlung für die Königl. Preuß. Staaten 1815, S. 205.

Digitized by Google

umgekehrt mit der Tonne, die in erster Linie natürlich ein Raummaß ist, mit der sich jedoch auch eine bestimmte Gewichtsvorstellung verknüpft. Daher versteht man noch jetzt in England im Schiffsfrachtverkehr unter einer Ton entweder eine Freight-Ton, d. h. ein Raummaß von meist 40 Kubikfuß,[1]) oder eine Ton deadweight, d. h. ein Gewicht von 2240 Pfund avoirdupois = 1016 kg, und wendet bei Leichtgut erstere, bei Schwergut letztere Maßeinheit an, indem man beide in ihrer Eigenschaft als Grundlage für die Frachtsätze als gleichwertig betrachtet.[2]) Gerade die Tonne hat mehrfach ihren ursprünglichen Charakter als Raummaß abgestreift und ist zur Bezeichnung einer Gewichtsmenge geworden, so, wie eben erwähnt, in England und danach in Deutschland (1 t = 1000 kg) und anderswo.

Indem man die Ladungsmenge eines Schiffes in Raumeinheiten oder in damit kommensurablen Gewichtseinheiten ausdrückte und die Angabe des Frachtmaterials, auf das sich die Maßeinheit ursprünglich bezog, als selbstverständlich wegließ, gelangte man allmählich dazu, die betreffende Ziffer nicht mehr als Ausdruck der Tragfähigkeit des Schiffes anzusehen (als welcher sie ursprünglich allein gemeint war), sondern als Ausdruck seines Raumgehaltes. Die Vorstellung: „soundsoviel Tonnen Wein oder Lasten Korn kann das Schiff laden und tragen" wich der anderen: „das Schiff besitzt einen Raumgehalt von soundsoviel Raumeinheiten, die dem Umfang einer Tonne Wein oder einer Last Korn entsprechen". Der Unterschied erscheint geringfügig, ist aber von Wichtigkeit, da sich aus dieser Vorstellungsverschiebung die Anwendung des Wortes „Tonne" in ganz verschiedenen Bedeutungen, ferner aber auch gewisse Eigentümlichkeiten der heutigen Schiffsvermessung erklären. Daß eine solche Vorstellungsverschiebung Platz greifen konnte, dazu trug wesentlich der Umstand mit bei, daß man, spätestens seit dem 16. Jahrhundert, die Trag- oder Ladefähigkeit direkt aus den Hauptdimensionen des Schiffes, Länge, Breite und Tiefe, berechnete. So bestimmte z. B. die älteste bekannte englische Vermessungsregel, daß die „Tonnage" eines Schiffes zu berechnen sei, indem man Länge des Kiels, größte Breite und Raumtiefe, ausgedrückt in englischen Fußen, miteinander multiplizierte und das Produkt durch 100 dividierte, also z. B.:

$$\frac{120 \cdot 40 \cdot 20}{100} = 960 \text{ tons „burden"},$$

[1]) Vgl. über die verschiedenen Größen der Freight-Ton und Ton deadweight R. W. Stevens, On the stowage of ships 7. A. 1893, S. 720f., ferner die Tabellen daselbst am Anfang, bes. Nr. XX und die Notiz über Tonnage am Ende jedes Artikels über eine wichtige Ladungssorte.

[2]) Ebenso verstehen sich in Deutschland bei Verladungen die vereinbarten Frachtsätze nach Wahl der Reederei auf die Frachttonne von 1000 kg oder 1 cbm.

Digitized by Google

Das Resultat wurde, wie schon die Bezeichnung „tons burden" (von altengl. „beran" tragen) ausweist, als Ausdruck der Tragfähigkeit, der dead weight carrying capacity, des Schiffes angesehen. Daß diese auf so einfache Weise aus den Schiffsdimensionen berechnet wurde, war das Resultat reiner Empirie, praktischer Ausprobung und Erfahrung. Aber natürlich lag das Mißverständnis nahe, daß die resultierende Ziffer der nach obiger Formel angestellten Berechnung als Zahl von Maßeinheiten von je 100 Kubikfußen anzusehen sei, da das Produkt der nach Fußen vermessenen Hauptdimensionen des Schiffes den Raumgehalt des durch diese gebildeten Parallelepipedons in Kubikfußen angab, und die Tonnenzahl durch Division der Zahl der Kubikfuße durch 100 gewonnen war. Daß hier jedoch keine Berechnung des Schiffsraumgehaltes vorliegt, geht schon daraus hervor, daß der Raumgehalt des Parallelepipedons selbstverständlich größer ist als der des Schiffes, da die Rundung des letzteren und die Zuspitzung nach vorn und hinten sowie die Wandstärke des Schiffes mit ihren Versteifungen beträchtliche Teile des Parallelepipedons vom Raumgehalt des Schiffes ausschließen. Wenn daher heute der Raumgehalt eines Schiffes in oberflächlicher Weise aus seinen Hauptdimensionen berechnet werden soll, so wird das Produkt der letzteren, d. h. eben das von ihnen umschriebene Parallelepipedon, mit einem Dezimalbruch, dem sogenannten Völligkeitskoeffizienten (der je nach der Bauart etwa zwischen 0,65 und 0,80 schwankt), multipliziert. Der erwähnte Irrtum konnte jedoch um so eher begangen werden, als meist gewisse Abzüge von der Schiffs- oder Kiellänge vorgenommen, mithin das Parallelepipedon verkleinert wurde; z. B. wurde nach dem sog. Old Builders Measurement $^3/_5$ der Breite von der Länge abgezogen.[1]) In der Tat scheint vielfach ein solches Mißverständnis bestanden oder doch wenigstens Unsicherheit darüber geherrscht zu haben, ob die nach obigen oder ähnlichen Formeln berechnete Zahl den Raumgehalt des Schiffes oder seine Trag- und Ladefähigkeit angäbe. Es ist jedoch kein Zweifel, daß letzteres die allein richtige Ansicht ist; u. a. ergibt sich dies aus dem Text der alten Hamburger Schiffsvermessungs-Ordnung, welche für die Vermessung eine der obigen Formel entsprechende Regel angibt (nur mit dem Divisor 300 statt 100, da eine Hamburger Last drei englischen Tons entsprach), und welche dazu bemerkt: „. . . so ergibt der Quotient die Zahl der Lasten à 6000 Pfund, wofür das Schiff ins Aichregister und den Meßbrief zu notieren und anzusehen ist, daß es diese Quantität und Gewicht in allerlei Stückgütern untereinander tragen und fassen kann."

[1]) Allerdings wurde diese Verkleinerung z. Teil dadurch wieder ausgeglichen, daß der Divisor 100 durch 96, 95 oder 94 ersetzt wurde.

Digitized by Google

Eine wirkliche Berechnung des Schiffs-Raumgehaltes, unabhängig von der zu tragenden Ladung, hat überhaupt vor Einführung des weiterhin zu erwähnenden Moorsom'schen Systems niemals stattgefunden.

Daß die Tragfähigkeit der Schiffe der Erhebung von Abgaben zugrunde gelegt wurde, hatte jedoch mehrere schwerwiegende Übelstände zur Folge. Der erste war mehr praktischer Natur. Die oben angegebene, zur Tragfähigkeitsberechnung verwendete primitive Formel wurde nämlich im Jahre 1719 von der englischen Admiralität in mehrfacher Hinsicht geändert, und die wichtigste Änderung war die, daß an Stelle der gemessenen Raumtiefe die halbe Breite des Schiffes ein für allemal als Faktor in die Berechnung aufgenommen wurde. Dies verführte Reeder und Schiffbauer dazu, den Schiffen eine bedeutende Raumtiefe zu geben, da derjenige Teil des Schiffsraums, der tiefer unter Deck lag, als die halbe Breite des Schiffes betrug, von der Vermessung ausgeschlossen blieb, mithin im offiziellen Meßbrief, auf Grund dessen die Abgaben erhoben wurden, nicht figurierte; das Schiff hatte demnach für eine beträchtlich geringere Zahl von Tonnen Abgaben zu zahlen, als es tatsächlich laden konnte. Es entstand aus diesem Grunde eine Klasse hoher, schmaler Schiffe von geringer Stabilität und Seefähigkeit. Die Folge waren große Schiffs- und Menschenverluste. Ähnliche Übelstände bestehen, wenn auch in vermindertem Grade, infolge der Verquickung der Schiffsvermessung und der Abgabenerhebung, selbst nach Einführung des Moorsom'schen Systems und bis in die Gegenwart fort. Wird auch die Sicherheit der Schiffe nur in selteneren Fällen dadurch beeinträchtigt, so veranlaßt doch die Abhängigkeit der zu zahlenden Abgaben und damit der Betriebsunkosten von der Gestalt und dem Raumgehalt der Schiffe die Schiffbauer und Reeder, auf möglichste Verkleinerung des im Schiffsmeßbriefe angegebenen Tonnengehaltes bedacht zu sein und zu diesem Behufe zahlreiche Einrichtungen anzuordnen, die sonst zum mindesten überflüssig wären. Das schädigt jedoch nicht nur die Finanzen der Staaten und Dockgesellschaften, sondern auch einen wichtigen Zweig der Volkswirtschaftskunde, nämlich die Statistik.

Soweit wir sehen, ist überall die Schiffsverkehrsstatistik aus der Abgabenerhebung hervorgegangen und noch heute aufs engste mit ihr verknüpft. Eine der wichtigsten Schiffahrtsstatistiken vergangener Jahrhunderte, die, erst seit wenigen Jahren in Veröffentlichung begriffen, eine höchst wertvolle Quelle der Handels- und Wirtschaftsgeschichte bildet, die dänische Sundzollstatistik, verdankt keinem anderen Umstande ihre Entstehung, als daß die dänischen Könige seit der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts begannen, im Sunde bei Helsingör eine Abgabe, eben den nachmals so berüchtigten Sundzoll, zu erheben. Und so ist es überall bis

Digitized by Google

auf den heutigen Tag geblieben. Überall werden die das Material der Schiffs-Verkehrsstatistik bildenden Zahlen bei Erhebung der Hafen- oder Kanalabgaben angeschrieben, und stets werden dabei nur diejenigen Ziffern des Tonnengehaltes berücksichtigt, die der Abgabenberechnung als Grundlage dienen. Daraus ergibt sich nach unseren früheren Ausführungen ohne weiteres, daß in den statistischen Zahlen erhebliche Fehler verborgen liegen, ja daß sie häufig geradezu ein falsches Bild des wirklichen Sachverhaltes, der wirklichen Entwicklung des Schiffsverkehrs und des Bestandes der Handelsflotten geben müssen. Diese Fehlerquellen aufzudecken, ist eine Hauptaufgabe der vorliegenden Abhandlung.

2. Das Moorsomsche System und die Registertonne.

Die Übelstände, welche die alten Schiffsvermessungsregeln für den Schiffbau mit sich führten, veranlaßten im Laufe des 19. Jahrhunderts zunächst in England mehrfache Änderungen der Schiffsvermessung.[1]) Als besten Maßstab für die Abgabenerhebung sah man fortdauernd die Tragfähigkeit an. Dementsprechend schlug ein 1821 zur Prüfung der Schiffsvermessung eingesetztes Committee vor, das Deplacement des Schiffes zwischen der Leicht-Wasserlinie (d. h. der Wasserlinie des unbeladenen Schiffes) und der Lade-Wasserlinie (Tiefladelinie) als offizielle Vermessungsgröße des Schiffes festzusetzen; da das Schiff, um von der Leicht-Wasserlinie auf die Lade-Wasserlinie hinabzusinken, sein Gewicht oder Deplacement um das Gewicht seiner vollen Ladung vermehren muß, so entspricht eben das Deplacement zwischen den beiden Wasserlinien der Tragfähigkeit des Schiffes. Der Vorschlag scheiterte jedoch an der damals bestehenden Unmöglichkeit, die beiden Wasserlinien, besonders die Tiefladelinie, festzusetzen.[2]) Man griff daher auf den schon früher vielfach gemachten Versuch zurück, den inneren Raumgehalt (inner capacity) des Schiffes genauer festzustellen. Das Ergebnis dieser Bemühungen war die Vermessungsakte von 1835, das sogenannte „New Measurement". Auch dies befriedigte jedoch noch nicht, da als Grundlage für die Raumgehaltsberechnung eine relativ geringe Zahl von Messungen am Schiffskörper diente, das Resultat mithin ungenau, der Tonnengehalt vergleichsweise zu hoch war, und als Folge sich wieder ein ungünstiger Einfluß auf den

[1]) Über die Geschichte der englischen Schiffsvermessung vgl. G. Moorsom, A brief Review and Analysis of the Laws for the Admeasurement of Tonnage, 2. Ed. London 1853, ferner den Aufsatz Tonnage past and present in Nautical Gazette LVIII. Jahrg., Jan.—Juni 1889.

[2]) Dieser Vorschlag ist seitdem öfter wiederholt worden, und gewinnt gegenwärtig Aussicht auf Erfolg, nachdem die wichtigsten Staaten begonnen haben, die Tiefladelinie gesetzlich festzulegen. S. unten S. 42.

Digitized by Google

Schiffbau bemerkbar machte. Schon nach wenigen Jahren wurde daher abermals eine Änderung der Schiffsvermessung ins Auge gefaßt. Nach mancherlei Schwankungen entschloß man sich zur Annahme des von dem Ingenieur Moorsom ausgearbeiteten Vermessungssystems, welches durch die Merchant Shipping Act vom 10. August 1854 (17. & 18. Victoria C. 104) mit Gültigkeit vom 1. Mai 1855 an in Großbritannien eingeführt wurde. Seit Beginn der siebziger Jahre haben sich nach und nach alle wichtigeren Seestaaten dem Vorgehen Großbritanniens angeschlossen, und das Moorsomsche System bildet daher heute fast auf der ganzen Welt die Grundlage der Schiffsvermessung.

Das System Moorsoms bezweckt im Unterschiede zu fast allen früheren Meßmethoden nicht die Trag- und Ladefähigkeit, sondern den gesamten inneren Raumgehalt des Schiffes unter dem Oberdeck (sowie den Raumgehalt der für die Ladung brauchbaren geschlossenen Räume über dem Oberdeck) zu ermitteln. Insofern es dies tut, erfüllt es seinen Zweck vollkommen; gegen die Zuverlässigkeit der von Moorsom erdachten Meßmethode an sich erhebt sich noch heute kein ernstlicher Einwand. Aber die Macht der Gewohnheit erwies sich als so stark, daß die eben ausgeschaltete Idee, die Trag- oder Ladefähigkeit zum Maßstabe der Abgabenerhebung zu machen, sofort wieder in veränderter Gestalt eingeschmuggelt wurde. Wäre es möglich gewesen, den durch Moorsoms System ermittelten Bruttoraumgehalt der Abgabenerhebung zugrunde zu legen und etwa die Abgaben überall entsprechend zu ermäßigen, so wären fast alle späteren Schwierigkeiten und Mißstände vermieden worden. Da daran jedoch bei der großen Zahl und Mannigfaltigkeit der für die Abgabenerhebung in Betracht kommenden Faktoren nicht zu denken war, so ging man daran, allerhand Abzüge vom Bruttoraumgehalt festzusetzen, damit nur die wirklich für die Ladung dienlichen Räume von der Abgabenerhebung betroffen würden. So wurde die durch Kubikmaß ausgedrückte Ladefähigkeit der Schiffe in verkappter Form abermals als Grundlage für die Abgabenerhebung eingeführt. Nur entsprach diese durch prozentuelle Abzüge, wie sogleich zu schildern sein wird, ermittelte Ladefähigkeit ebensowenig der wirklichen, wie die nach den alten Systemen berechnete. In diesen Abzügen liegt die Wurzel alles Übels; sie tragen die Schuld, daß die neue Schiffsvermessung von dem Augenblick an, wo sie ins Leben trat, an schwerwiegenden Mängeln krankte und daß der gesunde Grundgedanke des Moorsom'schen Systems vielfach bis zur Unkenntlichkeit entstellt worden ist.

Bevor wir jedoch auf die Moorsom'sche Meßmethode und ihre praktische Durchführung näher eingehen, bedarf es noch eines Wortes über die von Moorsom eingeführte Maßeinheit. Als solche setzte

Digitized by Google

er einen Kubikraum von je 100 Kubikfuß fest und gab dieser Einheit den alten Namen „Ton" (Tonne). Da die britische Schiffsvermessung nach Fußmaß erfolgt, ergibt sich also der Tonnengehalt dadurch, daß der in Kubikfußen ermittelte Raumgehalt durch 100 dividiert wird. Die so gefundene Tonnenzahl wurde, insofern sie zur Eintragung ins Schiffsregister diente, „registered tonnage" genannt, und so bürgerte sich, besonders außerhalb Englands, die neue Maßeinheit unter dem Namen Registertonne, Registerton, ein. Die Registertonne ist also grundverschieden von den aus der alten Schiffsvermessung und ursprünglich aus der Weintonne hervorgegangenen alten Tonnen. Während die Registertonne 100 Kubikfuß enthält, zählt die englische Freight-ton meist 40 (bei verschiedenen Ladeartikeln etwas mehr) Kubikfuß, die englische Displacement-ton und Ton deadweight von 2240 Pfund (= 1016 kg, mithin fast gleich unserer deutschen Gewichtstonne von 1000 kg) entspricht einem Raum von etwa 35 Kubikfuß Seewasser. In denjenigen Staaten, wo die Schiffsvermessung in metrischem Maße ausgeführt wird (z. B. in Deutschland), wird doch fast überall der Raumgehalt der Schiffe außer in Kubikmetern in Registertonnen angegeben. Eine Registertonne ist = 2,832 cbm.

3. Die Ermittlung des Brutto-Raumgehaltes.

Das Moorsom'sche System der Ermittlung des Schiffsraumgehaltes wurde in England, wie erwähnt, durch die Merchant Shipping Act von 1854, im Deutschen Reiche durch die Schiffsvermessungs-Ordnung vom 5. Juli 1872 mit Gültigkeit vom 1. Januar 1873 eingeführt. Über die Einführung in den übrigen Staaten s. u. Teil III.

Nach diesem System unterscheidet man bei jedem Schiff den Bruttoraumgehalt und den Nettoraumgehalt. Der Bruttoraumgehalt (engl. Gross Tonnage) umfaßt im Prinzip (Ausnahmen s. unten) sämtliche Räume des Schiffes unter Deck sowie alle fest angebrachten Aufbauten (Kajüten, Hütten, Deckhäuser, Backe usw.) über dem obersten Deck, welche zur Aufnahme von Gütern oder Vorräten, oder zur Unterbringung oder sonstigen Bequemlichkeit der Passagiere oder der Schiffsbesatzung, einschließlich des Schiffsführers, dienen.[1]) Zum Nettoraumgehalt (Registered Tonnage, Tonnage net) sollen im Prinzip ausschließlich diejenigen Räume zählen, welche wirklich zur Aufnahme der Ladung oder der Passagiere dienen, also die nutzbaren Laderäume, da-

[1]) So D. Sch V O 1872 § 11. Die Merchant Shipp. Act. 1854 § 21,4 bezeichnet die in die Gross Tonnage einzubeziehenden Aufbauten auf Deck als any permanent closed-in Space on the upper Deck, available for Cargo or Stores, or for the Berthing or Accomodation of Passengers or Crew. Die Forderung, daß diese Aufbauten „gedeckt und geschlossen" sein müssen, erhebt in Deutschland zuerst die Sch V O 1888. Weiteres darüber s. u. S. 10f.

Digitized by Google

gegen nicht die zur Fortbewegung, Bedienung und Navigierung dienenden Teile des Schiffes. Über die Ermittlung des Nettoraumgehaltes wird im folgenden Abschnitt die Rede sein. Hier beschäftigt uns zunächst die Ermittlung des Bruttoraumgehaltes. Diese erfolgt nach Moorsoms System im wesentlichen in folgender Weise:

Auf ein- und zweideckigen Schiffen wird das oberste Deck, auf mehrdeckigen Schiffen das zweite Deck von unten als Vermessungsdeck bezeichnet. Alle Räume unter dem Vermessungsdeck werden als Ganzes für sich und gesondert von den Räumen über dem Vermessungsdeck vermessen.

Zu diesem Behufe wird zunächst die Vermessungslänge des Schiffes nach einem bestimmten Verfahren ermittelt und je nach ihrer Ausdehnung in 4 bis 16 gleiche Teile geteilt. An diesen Teilungspunkten werden Querschnitte durch den Schiffsraum gelegt gedacht und die Fläche jedes derselben nach einem bestimmten, hier nicht näher zu erörternden Verfahren berechnet. Aus dem Flächeninhalt der Querschnitte in Verbindung mit der Vermessungslänge ermittelt man dann durch eine Annäherungsformel den Raumgehalt des Schiffes unter dem Vermessungsdeck. Da bei der Vermessung eine große Zahl von Distanzen zwischen fest normierten Punkten abgemessen werden, und da die Ermittlung des Flächeninhalts der Querschnitte und die Berechnung des Rauminhalts aus denselben nach einem Verfahren erfolgt, das geeignet ist, die bei der gerundeten Form des Schiffes unvermeidlichen Ungenauigkeiten möglichst auszugleichen, so erreicht das Resultat dieser Vermessung einen beträchtlichen Grad von Genauigkeit.

Die über dem Vermessungsdeck befindlichen Räume werden hierauf in ähnlicher Weise vermessen und zwar jeder für sich, mag es sich um ganze oder Teildecks oder um wirkliche Aufbauten handeln. Der Rauminhalt dieser Räume wird dann dem Rauminhalt unter dem Vermessungsdeck hinzugezählt und die Summe ergibt den Bruttoraumgehalt.

Da die Vermessung in England in Fußmaß, in Deutschland in metrischem Maß erfolgt, so ergibt sich der Bruttoraumgehalt in ersterem Lande in Kubikfußen, in letzterem in cbm. Um die Zahl der Registertons zu erhalten, wird die gefundene Ziffer demnach in England durch 100, in Deutschland durch 2,8316 dividiert.

Wie schon angedeutet, kommen jedoch von der Regel, daß sämtliche geschlossenen Räume unter und über Deck in die Vermessung einbezogen werden, gewisse Ausnahmen vor. Auch hierbei ist zu unterscheiden zwischen Räumen über und solchen unter dem Vermessungsdeck. Was die Räume über dem Vermessungsdeck angeht, so sind die betreffenden Bestimmungen der deutschen Schiffsvermessungs-Ordnung von 1872 bereits oben (S. 8) mitgeteilt, und es ist danach zu vermuten, daß bis

Digitized by Google

1888 in Deutschland keine festen Aufbauten von irgendwelcher Bedeutung unvermessen blieben. Anders in England. Hier bestimmte schon die Merchant Shipping Act von 1854 (Sect. 21,4), daß geschlossene Unterkunftsräume der Mannschaft auf Deck, insofern sie ein Zwanzigstel des übrigen Schiffsraumgehaltes nicht überschritten,[1]) nicht in die Bruttovermessung einzubeziehen seien (nothing shall be added for a closed-in Space solely appropriated to the Berthing of the Crew, unless usw.); ebenso seien nicht einzubeziehen auf Deck befindliche Schutzräume (Shelter) für Deckpassagiere, sofern deren Errichtung vom Board of Trade genehmigt war. Durch diese Bestimmungen war bereits Bresche geschlagen in das Grundprinzip, daß alle geschlossenen Räume des Schiffes dem Bruttoraumgehalt zuzurechnen seien. Bald verstand man es, diese Inkonsequenz des Gesetzes nutzbar zu machen. Denn es war ja klar, daß eine Verminderung des abgabepflichtigen Schiffsraumgehaltes — und darauf kam es den Reedern vor allem an — ebensowohl durch Vergrößerung der Nettoabzüge (worüber unten), als durch Verkleinerung des überhaupt zu vermessenden Bruttoraumgehaltes erzielt werden konnte. Einen bemerkenswerten Schritt in dieser Hinsicht bedeutete vor allem der Fall des Dampfers „Bear" im Jahre 1875, wobei der Board of Trade durch eine Entscheidung des Oberhauses zu der Erklärung gezwungen wurde, daß feste Aufbauten über dem Vermessungsdeck in die Bruttovermessung nicht einzubeziehen seien, falls sie nicht mit Türen oder anderen dauernd angebrachten Vorrichtungen zum Verschließen versehen seien; maßgebend für die Beurteilung dieser Räume aber sollte ihr Zustand zu der Zeit sein, die dem Vermesser für die Prüfung zur Verfügung gestellt wurde. Daß damit Umgehungen der Schiffsvermessungsordnung Tür und Tor geöffnet wurde, ist klar. Tatsächlich sind seitdem nicht nur Aufbauten, sondern auch der ganze Raum von vorn bis hinten unter dem Sturm- (Awning-) oder Schatten- (Shelter-)deck nicht mit vermessen worden.[2])

Eine andere Umgehung der britischen Bestimmungen über die Bruttovermessung wurde dadurch ermöglicht, daß ein Amendment zur Merchant Shipping Act vom 20. August 1867 (die sogenannte „Duke of Richmond-Bill") bestimmte, es seien alle Mannschaftsräume, gleichgültig ob über oder unter Deck, von der Brutto-Tonnage abzuziehen (deducted), während das Gesetz von 1854, wie erwähnt, anordnete, sie seien bis zu einem bestimmten Betrage nicht zum Bruttoraumgehalt zuzuzählen (not be added). Indem man sich an den buchstäblichen Wortlaut dieser Zusatzakte hielt, gelangte man bei dem Präzedenzfall des Dampfers „Isabella" dazu, Mann-

[1]) Wenn sie dies taten, wurde nur der Überschuß dem Brutto-Raumgehalt zugezählt.
[2]) Vgl. H. Herner, die Schiffsvermessung und ihre wirtschaftliche Bedeutung (Hansa 1910, Nr. 38 und 39, S. 965 f.).

Digitized by Google

schafts- und andere Räume (Maschinenschächte) vom Bruttoraumgehalt abzuziehen, die entsprechend dem Gesetze von 1854 überhaupt niemals zu diesem hinzugerechnet worden waren. Der Board of Trade mußte sich einer dahingehenden Gerichtsentscheidung fügen, und auf zahlreichen englischen Schiffen wurde seither dementsprechend verfahren, bis die Merchant Shipping Act von 1889, 26. August, dieser Methode der zweimaligen Abzüge ein Ende machte.

Gleichzeitig wurde die Ausschließung irgendwelcher Mannschaftsräume von der Bruttovermessung überhaupt beseitigt (Merch. Shipp. Act 1889, 26. Aug. Sect. 1), vielmehr waren die bisher nicht mit vermessenen Räume dieser Art zum Bruttoraumgehalt hinzuzuzählen, und die gesetzlich für diese Räume gestatteten Abzüge wurden in eine Reihe mit den übrigen Nettoabzügen (für Maschine usw.) gestellt.

In Deutschland hielt man sich im allgemeinen (abgesehen von den Mannschaftsräumen, die hier stets in vollem Umfange in die Bruttovermessung einbezogen waren) an das britische Beispiel. Durch die Schiffsvermessungs-Ordnung von 1888 wurde die Vermessung der über Deck befindlichen Räume dahin erläutert, daß Räume, die auf einer oder mehreren Seiten offen seien, sowie Klappen über den Niedergängen in den Schiffsraum, Oberlichte, endlich Aufbauten zum zeitweiligen Aufenthalt und Schutz der Passagiere oder zur Unterbringung und zum Schutz von Vieh (letztere auf Antrag) von der Bruttovermessung auszuschließen seien. Die Schiffsvermessungs-Ordnung von 1895 erweiterte, dem britischen Beispiel folgend (vgl. Instructions relating to the Measurement of ships 1895, Sect. 3 u. 5), diese Ausschlüsse insofern, als auch die Aufbauten für Hilfsmaschinen (z. B. das Steuerhaus), ferner die Kombüse und der Raum für den Destillierapparat, endlich eine bestimmte Zahl von Klosetts von der Bruttovermessung ausgenommen wurden,[1]) wogegen Luken und Niedergänge nur bis zu ½ % des Bruttoraumgehaltes befreit sein sollten und Schutzbauten für Vieh (wenn sie nicht „offen" waren) nicht mehr unter den Ausschlüssen von der Bruttovermessung erwähnt werden.

Viel bedeutender sind jedoch die Ausschlüsse von der Bruttovermessung unter dem Vermessungsdeck. Nachdem bereits in England nach heftigem Widerstande des Board of Trade seit dem Präzedenzfall des Dampfers „Chilka" Doppelböden, welche nach dem Zellensystem gebaut waren, von der Bruttovermessung ausgeschlossen wurden, verfügte die deutsche Schiffsvermessungs-Ordnung von 1888 (§ 7) ganz allgemein, daß

[1]) Es handelt sich hier ausschließlich um Räume, die sich über dem Vermessungsdeck befinden. Soweit entsprechende Räume unter dem Vermessungsdeck liegen, fallen sie zum Teil unter die Rubrik der Netto-Abzüge. S. unten S. 21.

Digitized by Google

konstruktiv zusammenhängende Doppelböden aller Art, deren Länge mehr als die Hälfte der Länge des Vermessungsdecks betrug, von der Schiffsvermessung auszuschließen seien. Die Schiffsvermessungs-Ordnung von 1895 erläuterte diese Bestimmung näher dahin, daß der Ausschluß betreffen sollte Doppelböden für Wasserballast, bei welchen der Raum zwischen dem äußeren und inneren Boden zur Aufbewahrung von Ladung, Vorräten oder Brennstoffen nicht geeignet sei. Als Begründung für den Ausschluß der Doppelböden wurde angeführt, daß deren Vorhandensein die Sicherheit der Schiffe und ihrer Ladung erhöhe und daß der Raum im Doppelboden für die Ladung nicht nutzbar sei. Großbritannien folgte dem deutschen Beispiel in seiner Merchant Shipping Act von 1889, und diesem Vorgehen wieder schlossen sich nach und nach die übrigen Seestaaten an. Später wurde der Ausschluß von der Bruttovermessung in England auch auf Piektanks ausgedehnt, im Falle die Tankdecke unter der Ladewasserlinie lag.[1])

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß parallel mit dem Bestreben, den Nettoraumgehalt der Schiffe durch weitere Ausdehnung der Nettoabzüge zu verkleinern (worüber im nächsten Abschnitt) eine Tendenz einherging, schon den für die Größe der Nettoabzüge in gewisser Beziehung maßgebenden Bruttoraumgehalt möglichst niedrig zu halten, indem man allerhand Räume von der Vermessung gänzlich ausschloß. Besonders seit Ende der achtziger Jahre machte diese Tendenz durch den allgemeinen Ausschluß der Doppelböden Fortschritte. Zu beachten ist jedoch, daß diese Entwickelungstendenz fast ausschließlich den Dampfern zugute kamen. Auch der Bruttoraumgehalt kann demnach gegenwärtig bei zahlreichen Dampfern nicht als entsprechender Ausdruck des wirklichen Raumgehaltes gelten, wenn auch in weit höherem Grade, als der Nettoraumgehalt. Der prozentuelle Anteil der nicht vermessenen Räume am Gesamtraumgehalt schwankt natürlich nach der Bauart beträchtlich, und eine allgemeine Regel läßt sich dafür nicht aufstellen.

Bevor wir diesen Gegenstand verlassen, muß noch kurz die höchst eigenartige Entwicklung der Bruttovermessung in Frankreich gestreift werden.[2]) Hier machte sich von Haus aus natürlich das gleiche Bestreben nach Verminderung auch des Bruttoraumgehaltes geltend, wie in England und Deutschland. Diesem Bestreben wirkte jedoch ein anderes entgegen, das der staatlichen Prämien-Politik entsprang. Die für die französische Reederei höchst wichtigen Schiffahrtsprämien wurden nämlich nach dem Bruttoraumgehalt bemessen, und während den Reedern für die Ab-

[1]) Instruction relating to the Measurement of Ships 1898, Sect. 18.

[2]) Vgl. Isakson, Die Anwendung der Schiffsvermessungs-Gesetze in verschiedenen Staaten. (Jahrb. d. Schiffbautechn. Ges. 1901, S. 416f.)

Digitized by Google

gabenzahlung ein möglichst niedriger Brutto- und Nettoraumgehalt erwünscht war, mußte es für die Prämienerhebung ein möglichst hoher sein. Also scheinbar unvereinbare Gegensätze. Doch gelang es der unter dem Einflusse der Schiffahrtsinteressenten stehenden Regierung in wahrhaft genialer Weise (allerdings auf Kosten der Staatsfinanzen), das Dilemma zu vermeiden und beiden Wünschen gerecht zu werden. Es wurde nämlich eine zwei-, oder wenn man will, dreifache Bruttovermessung eingeführt:

a) Eine größte Bruttovermessung, genannt Tonnage brut spécial pour la liquidation des primes. Diese diente, wie der Name besagt, als Grundlage für die Prämienzahlung und umfaßte sämtliche Aufbauten sowie den Wasserballastraum oberhalb der Bodenwrangen in sich.

b) Eine kleinere Bruttovermessung, genannt Tonnage total; diese diente als Grundlage bei der Bemessung der Nettoabzüge (in dem später zu erwähnenden Sinne), und begriff sämtliche Aufbauten auf Deck (auch Niedergänge, Oberlichter usw.) in sich, dagegen nicht den Raum der Wasserballasttanks oberhalb der Bodenwrangen. Immerhin war sie relativ größer als die britische und deutsche Bruttovermessung, und es bedurfte besonderer Maßnahmen, um trotzdem einen ebenso kleinen oder kleineren Nettoraumgehalt als in diesen Ländern zu erzielen.

c) Nur eine Art von Hilfsfaktoren zur Berechnung der Netto-Tonnage von Dampfern stellten daneben endlich der Raumgehalt unter Deck oder Raumgehalt des Schiffskörpers (Volume de la coque) sowie der sogenannte „Gesetzliche Brutto-Raumgehalt" dar, für den nicht weniger als fünf verschiedene Namen vorkommen (Tonnage brut légal, Volume brut légal, Capacité cubique, Tonnage officiel, Tonnage brut). Aus nicht recht ersichtlichen Gründen bestimmten nämlich die französischen Vermessungsgesetze, daß die bei der Festsetzung des Netto-Raumgehaltes wichtigen „Espaces inutilisables" (von diesem Begriff ist im nächsten Abschnitt die Rede) nicht etwa von der Tonnage total abzuziehen (à défalquer, à déduire), sondern nicht in sie einzubegreifen seien (il n'ya pas à comprendre dans le tonnage total usw.), und dieser merkwürdige Sprachgebrauch gab wohl Anlaß, für den bei Weglassung dieser Räume verbleibenden Raumgehalt den Begriff des Volume brut légal einzusetzen. Dieser Begriff — der, wie gesagt, nur für Dampfer existierte — stimmte also annähernd mit dem Netto-Raumgehalt der Segelschiffe überein, und diente als Basis, um durch Abzug der für die Maschinenräume eingesetzten Rechnungsgröße den Netto-Raumgehalt der Dampfer festzustellen.

Der Anschluß Frankreichs an das britische Meßverfahren im Jahre 1904 (s. darüber im folgenden Abschnitt) hatte zur Folge, daß diese dritte Vermessungsgröße, der Volume brut légal, gänzlich wegfiel. Dagegen

Digitized by Google

wurde die Teilung der Bruttovermessung in eine solche für Zwecke der Prämienzahlung (Jauge brute totale oder Tonnage spécial pour la liquidation des primes) und eine andere für Berechnung der Nettoabzüge (Jauge brute) beibehalten.[1]) Die Jauge brute totale oder spéciale umfaßt wie früher den gesamten Raumgehalt unter Deck, einschließlich der Wasserballasträume oberhalb des Doppelbodens und den aller „durch feste und dauernd angebrachte Schotten (Wandungen)" abgeschlossenen Aufbauten (de toutes les constructions supérieures limitées par des cloisons fixes et permanentes)[2]), also bedeutend mehr Räume als die britische.

Die Jauge brute schlechthin (früher Tonnage total) dagegen kommt dadurch zustande, daß von der Jauge brute totale alle diejenigen Räume, die bei der Bruttovermessung in Großbritannien nicht inbegriffen sind, ausgeschlossen werden, sie stimmt also mit der britischen Gross Tonnage und dem deutschen Bruttoraumgehalt überein.

Bei der Anschreibung des Bruttoraumgehalts zur Statistik ist die zweitgenannte Größe, die Jauge brute, maßgebend.

4. Die Ermittlung des Netto-Raumgehaltes (Netto-Abzüge).

Wie bereits früher dargelegt, machte sich bereits bei der Einführung des Moorsomschen Systems der Schiffsvermessung das Bestreben geltend, das Prinzip der Ladefähigkeit als Grundlage der Abgabenerhebung in versteckter Form wieder einzuführen, indem man nur die für Aufnahme von Ladung verwendbaren Schiffsräume der Abgabenpflicht unterwarf. Abgaben lasteten also fast in allen Ländern, die das Moorsomsche System annahmen,[3]) ausschließlich auf dem nach Abzug der nicht für Ladung brauchbaren Räume verbleibenden Netto-Raumgehalt, und da bei der oben angedeuteten Verquickung von Abgabenerhebung und Statistik der Netto-Raumgehalt in weitaus den meisten Fällen die für die Schiffahrts-, besonders für die Schiffsverkehrsstatistik maßgebende Größe darstellte, so ist eine Erläuterung der sogenannten Netto-Abzüge und ihrer Entwickelung von fundamentaler Bedeutung für die Beurteilung des Wertes der Schiffahrtsstatistik.

Als wichtige Tatsache ist dabei zunächst hervorzuheben, daß die Netto-Abzüge in weitaus überwiegendem Maße nur die Größenangaben

---

[1]) Vgl. Jaugeage des Navires (Décret du 22. Juin 1904, Circulaire du 25. Juin 1904 Réglement annexe à la circulaire du 25. Juni 1904) Paris, Challamel 1905, 24 S.

[2]) Was darunter zu verstehen ist, wird näher erläutert in der eben erwähnten Schrift Jaugeage des Navires S. 20.

[3]) Eine Ausnahme bildeten zeitweise nur die Vereinigten Staaten, wo die Abgaben auf Grund des Brutto-Raumgehaltes erhoben wurden.

Digitized by Google

der Dampfer beeinflussen. Für Segelschiffe haben sie weit weniger zu bedeuten. Im folgenden wird daher in erster Linie von den Netto-Abzügen der Dampfer die Rede sein.

Das Prinzip, den Bewegungsapparat der Dampfschiffe, weil für die Ladefähigkeit nicht in Betracht kommend, von den Abgaben zu befreien, tritt fast gleichzeitig mit der Entstehung der Dampfschiffe überhaupt auf. Schon das britische Vermessungsgesetz von 1819 (59. George III c. 5) bestimmte, daß bei Dampfern die Länge des Maschinenraumes von der für die Berechnung des Tonnengehaltes maßgebenden Länge abzusetzen sei, und diese Bestimmung wurde bei der Einführung des New Measurement in modifizierter Gestalt wiederholt. Der Mißbrauch, der in einzelnen Fällen durch übermäßige Ausdehnung des Maschinenraumes mit dieser Bestimmung getroffen wurde, führte jedoch dazu, bei der Annahme des Moorsomschen Systems in Großbritannien hinsichtlich der Netto-Abzüge für den Maschinenraum einen neuen Modus, in Form prozentueller Abzüge vom Brutto-Raumgehalt, zu befolgen. In anderen Ländern, insbesondere in Deutschland, wurde bei Einführung der Moorsomschen Vermessung die ältere Regel des Abzugs der wirklichen Maschinen- und Kohlenräume beibehalten, und eine dritte Regel, die einen Mittelweg darstellt, wurde 1871 von der Europäischen Donaukommission aufgestellt und 1874 für die Vermessung der den Suez-Kanal passierenden Schiffe angenommen. Dementsprechend unterscheidet man hinsichtlich der Netto-Abzüge für die Maschinen- und Kohlenräume der Dampfer

1. die britische Regel,
2. die deutsche Regel,
3. die Donau-Regel (Suez-Kanal-Regel),

deren Wesen nachfolgend noch näher zu erläutern ist:

1. Die britische Regel. Diese, zuerst in der Merchant Shipping Act 1854, Sect. 23, festgesetzt, unterscheidet zwei Fälle:

a) Beträgt der von Kesseln und Maschinen (bei Schraubendampfern auch vom Wellentunnel) eingenommene Raum in einem Raddampfer über 20 und unter 30% des Brutto-Raumgehaltes, in einem Schraubendampfer über 13 und unter 20% des Brutto-Raumgehaltes, so ist bei dem Raddampfer ein Abzug von 37% des Brutto-Raumgehaltes, bei dem Schraubendampfer ein Abzug von 32% vorzunehmen.

b) Bei allen anderen Dampfschiffen (deren Maschinen- und Kesselräume dem Umfang nach entweder über oder unter den oben angegebenen Grenzen liegen) ist in derselben Weise zu verfahren, falls weder die Vermessungsbehörde noch der Reeder dagegen Einspruch erheben. Auf Verlangen einer dieser Parteien kann jedoch der Netto-Abzug in der Weise festgestellt werden, daß der wirkliche Raumgehalt des Maschinen-

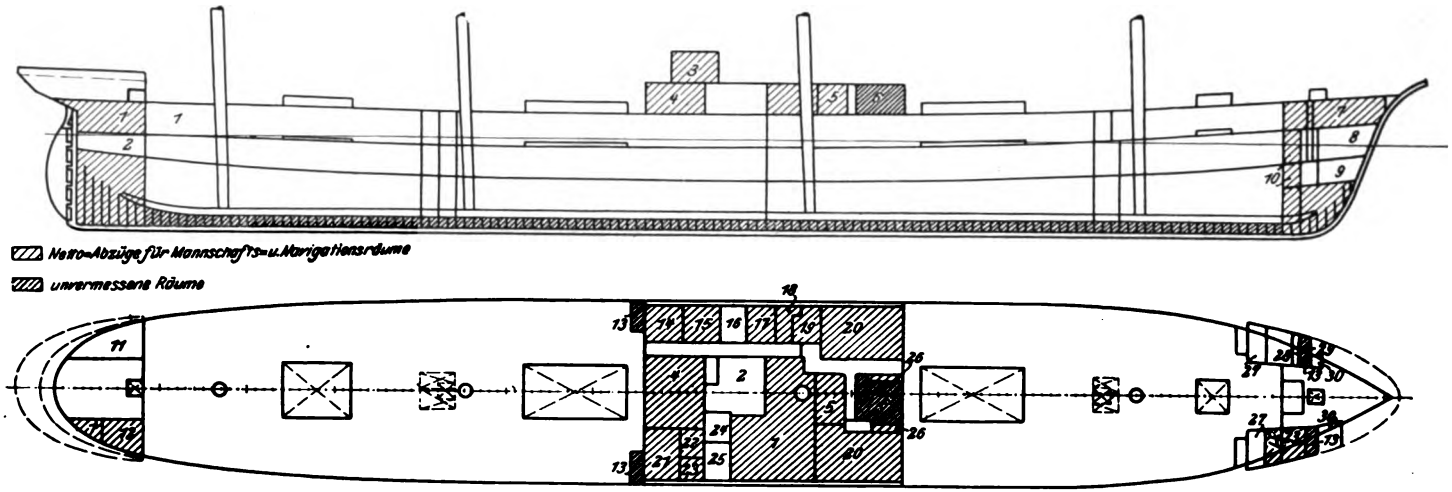
Digitized by Google

und Kesselraums vermessen, und hierzu bei einem Raddampfer ½ dieses Raumgehaltes, bei einem Schraubendampfer ¾ desselben hinzuaddiert werden.

Jn weitaus den meisten Fällen kommt die Regel a) in Anwendung. Die überschüssigen Prozente, welche über den Raumgehalt des Maschinen- und Kesselraums hinaus abgezogen werden, sollen — das ist der Sinn der Bestimmung — den Inhalt der Kohlenbunker, Wellentunnel usw. darstellen.

Es liegt auf der Hand, daß bei Berechnung der Netto-Abzüge nach britischer Regel, also in Prozenten des Bruttoraumgehalts, die Art und Weise der Brutto-Vermessung eine maßgebende Rolle spielt. Daher hat der 32% Abzug durchaus nicht überall dieselbe Bedeutung. In Frankreich z. B. wurde seit Einführung des Moorsomschen Systems bis zum Jahre 1893 der prozentuale Umfang des Maschinenraums (zu dem hier Maschinenschächte stets zugerechnet wurden) im Verhältnis zur Tonnage total du navire festgestellt, und der Netto-Abzug (von 32 oder 37%) in Prozenten eben derselben Größe vorgenommen. Da nun die französische Tonnage total, wie früher gezeigt, relativ größer war als die britische Gross Tonnage, so ist zu vermuten, daß die Maschinenräume in Frankreich häufig nicht die zur Anwendung der vorteilhafteren Regel a) nötigen 13% erreichten, und wahrscheinlich war dies der Grund, der die französische Regierung veranlaßte, durch das Dekret vom 31. Jan. 1893 (Art. 1) anzuordnen, daß künftig als Vergleichsgröße bei Feststellung des prozentualen Umfangs des Maschinenraums nicht die Tonnage total, sondern der Raumgehalt des Schiffskörpers (d. h. Raumgehalt unter dem Vermessungsdeck), Tonnage oder Volume de la coque, zu dienen habe. Da dieser sogar relativ noch kleiner ist als die britische Gross Tonnage, so ist es ein Leichtes, die erforderlichen 13% zu erreichen. Nun erhob sich aber eine andere Schwierigkeit: denn wenn nun auch der Netto-Abzug in Prozentsätzen du volume de la coque berechnet wurde, so fiel auch er kleiner aus, und damit war den französischen Reedern nicht gedient. Mit der Findigkeit, die wir an den Vätern der französischen Schiffsvermessung zu bewundern mehrfach Gelegenheit haben, wurde ein Ausgang auch aus diesem Dilemma entdeckt. Das Dekret bestimmte einfach, daß der Prozentsatz des Maschinenraums zwar vom Volume de la coque bestimmt, der Prozentsatz des Netto-Abzugs für die Maschinenräume jedoch auf Grund der Tonnage total du navire berechnet werde, also auf Grund einer ganz anderen und zwar erheblich umfangreicheren Größe! Die Bestimmung des Netto-Raumgehaltes ging also in Frankreich fortan auf folgende sonderbare Weise vor sich: es wurde festgestellt, ob der Maschinenraum 13 % des Volume de la coque ausmache, dann wurden 32% vom Tonnage total

Digitized by Google



1 = Segelkammer	9 = Kohlen	17 = Messe	25 = 2 Passagiere
2 = Proviant	10 = Ketten	18 = Bad für Steuermann	26 = Trockenraum
3 = Kartenhaus	11 = Zimmermannswerkstatt	19 = Koch und Steward	27 = Lampen
4 = Salon	12 = Hospital	20 = 12 Seeleute	28 = Öl und Farbe
5 = Unteroffizier	13 = W. C.	21 = Kapitän	29 = Borte
6 = Küche	14 = 1. Steuermann	22 = Schlafraum d. Kapt.	30 = Store
7 = Kabelgatt	15 = 2. 3. Steuermann	23 = Bad d. Kapt.	31 = Waschraum
8 = Vorräte	16 = Pantry	24 = Vorraum	

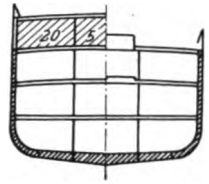


Fig. 1. Vermessung eines Segelschiffs (Viermastbark).

Länge: 98,22 m. Brutto-RG.: 3054 RT. Netto-RG.: 2822 RT. $\frac{\text{Netto}}{\text{Brutto}} = 0{,}92$.

Digitized by Google

berechnet, abgezogen aber wurden diese wieder vom Volume brut légal. — Mit der Annahme der britischen Vermessungsregeln durch das Dekret vom 22. Juni 1904 hat Frankreich diese fast wie ein wenig Hexerei anmutende Berechnung der Netto-Abzüge aufgegeben und sich dem britischen Verfahren angeschlossen, das die Schwierigkeit, die die Erreichung der vorteilhaften 13% bereitet, auf andere Weise behebt. Um den Reedern in dieser Hinsicht entgegenzukommen, bestimmte nämlich die Merchant Shipping Act von 1889, Sect. 2, daß Maschinenschächte (spaces above the crown of the engine room and above the upper deck as is framed in for the machinery or for the admission of light and air, gewöhnlich kurz light-and-air-spaces genannt) zwar an sich von der Bruttovermessung auszuschließen seien, daß aber auf Antrag des Reeders dieser Raum oder ein Teil davon zum Maschinenraum hinzugerechnet werden könne, unter der Bedingung natürlich, daß er dann auch zum Bruttoraumgehalt geschlagen wird. Von dieser Möglichkeit wird nun in allen den Fällen Gebrauch gemacht, wenn der eigentliche Maschinenraum nicht ganz die Größe von 13% des Bruttoraumgehaltes erreicht, der Reeder sich also mit der Anwendung der minder vorteilhaften Regel b) begnügen mußte.[1]) Mit der Annahme der britischen Vermessungsregel im Jahre 1895 fand, nebenbei bemerkt, diese Bestimmung auch in Deutschland Eingang.

2. Die deutsche Regel (vgl. Deutsche Schiffsvermessungs-Ordnung 1872, § 16). Es wird der wirkliche Raumgehalt der Maschinen- und Kesselräume (einschl. des Wellentunnels und der Luft- und Lichtschächte) sowie der Kohlenbunker, aus denen Heizmaterial unmittelbar vom Maschinenraum entnommen

1 = Aufwärter
2 = Tank
3 = Küche
4 = Elektr. Raum
5 = Postraum
6 = Salon
7 = Kartenhaus
8 = Steuerhaus
9 = Maschinenraum
10 = Kesselraum
11 = Küche für Matrosen
12 = Heizer
13 = Ketten
14 = Kabelgatt
15 = Ober-Maschinist
16 = Assistent
17 = 3. und 4. Offizier
18 = 2. Offizier
19 = 1. Offizier
20 = Store
21 = W. C.
22 = Bad
23 = Koch und Junge
24 = Maschinen-Schacht
25 = Kessel-Schacht
26 = 2. Maschinist
27 = 3. und 4. Maschinist
28 = Messe für Offiziere
29 = „ „ Maschinisten
30 = Pantry
31 = Lampen
32 = Büro
33 = Hospital
34 = Lotsen
35 = Proviant
36 = Steward
37 = Kapitän
38 = Zimmermann
39 = Küche für Heizer
40 = Heizer
41 = Scheinwerfer
42 = Matrosen
43 = Boots- u. Zimmermann

[1]) Über die Bedeutung dieser Vermessungspraxis vgl. bes. H. Herner, Die Schiffsvermessung und ihre wirtschaftliche Bedeutung (Hansa 1910 No. 38 u. 39). Bei einem Dampfer von 10000 cbm = 3533 RT Brutto-R.G. würde sich, wenn der Maschinenraum von tatsächlich 12% des Bruttoraumgehalts durch die oben angegebenen Mittel auf 13% hinaufgedrückt werden kann, eine Ersparnis von 390 RT ergeben, für welche keine Abgaben

Digitized by Google

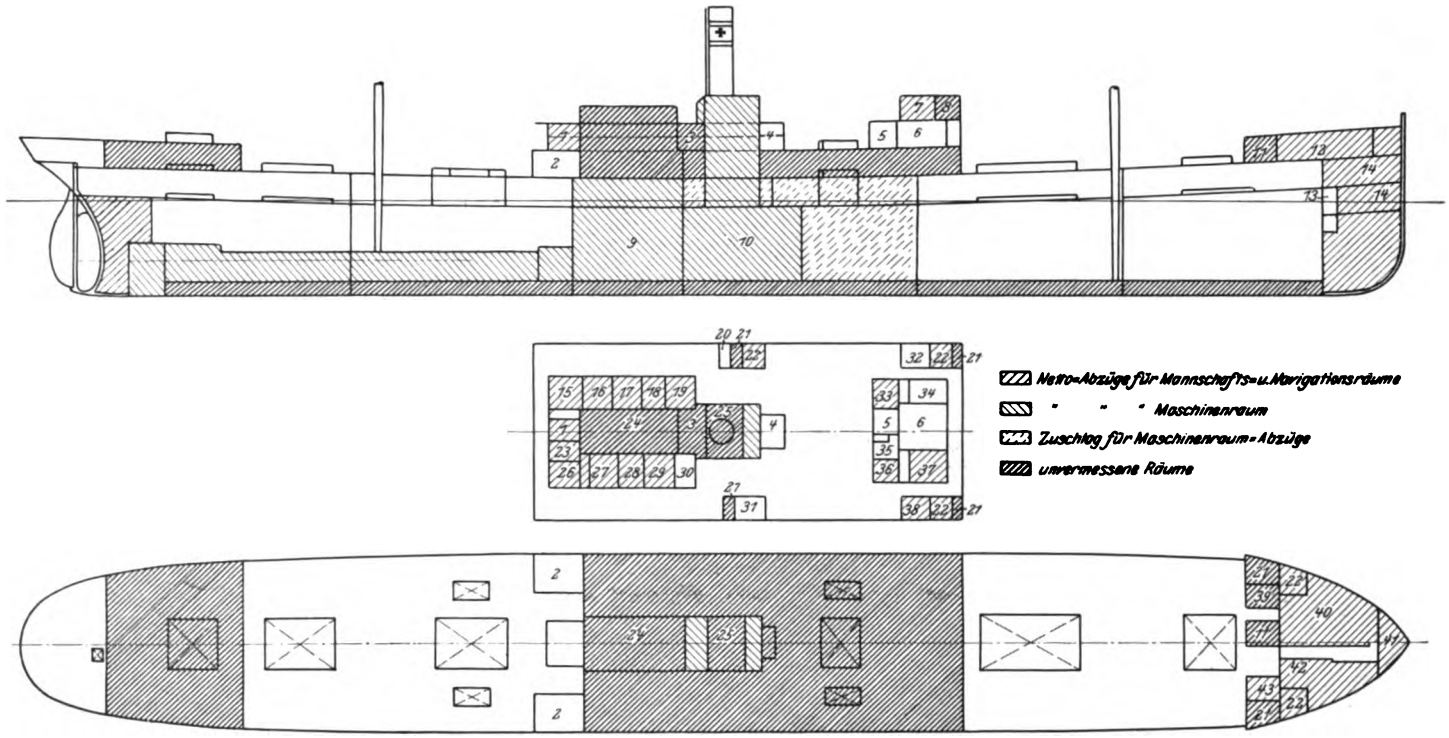


Fig. 2. Vermessung eines Frachtdampfers nach der britischen Regel a.

Länge: 118,73 m. Brutto-RG.: 4714 RT. Netto-RG.: 3020 RT. $\frac{\text{Netto}}{\text{Brutto}} = 0{,}647$.

Digitized by Google

werden kann, vermessen und vom Brutto-Raumgehalt des Schiffes abgezogen. Der Abzug darf jedoch die Hälfte des Brutto-Raumgehaltes nicht übersteigen, außer bei Schlepp- und Bergungsdampfern, wo die Höhe des Abzugs nicht beschränkt ist.

3. Die Donau-Regel. Diese entspricht der britischen Regel b) d. h. es wird der wirkliche Raumgehalt der Maschinen und Kesselräume (nicht der Kohlenräume) vermessen und samt einem Zuschlag von 50% bei Rad- und 75% bei Schraubendampfern vom Brutto-Raumgehalt in Abzug gebracht. Jedoch darf der Gesamt-Abzug nicht 50% des Brutto-Raumgehaltes übersteigen.

Über die Annahme und Anwendung dieser drei Regeln in den verschiedenen schiffahrttreibenden Ländern wird an anderer Stelle die Rede sein (s. Teil III). Hier sei nur noch bemerkt, daß der schwerwiegendste Fehler der meistverbreiteten Regel, der britischen, der ist, daß bei Anwendung der Regel b) eine obere Grenze für den Netto-Abzug nicht gezogen ist. Es ist also unter Umständen (die übrigen noch hinzukommenden Nettoabzüge, worüber weiter unten, in Betracht gezogen) möglich, einen Dampfer zu konstruieren, bei dem der Nettoraumgehalt = 0 oder sogar eine negative Größe ist. Tatsächlich haben sich solche Fälle in nicht geringer Zahl ereignet, und die Opposition, die sich gegen solchen Mißbrauch erhoben hat, befürwortet daher in erster Linie eine Beschränkung des Nettoabzugs für Maschinenräume auf 40—60% des Bruttoraumgehaltes.[1])

Zu den Nettoabzügen für Maschinenräume treten jedoch noch weitere Abzüge vom Bruttoraumgehalt hinzu. In dieser Beziehung weisen die Vermessungsvorschriften der verschiedenen Länder mannigfache Verschiedenheiten auf, und wir müssen uns daher begnügen, die einschlägigen Hauptpunkte in der Schiffsvermessung Großbritanniens, Deutschlands und Frankreichs hervorzuheben.

In Großbritannien waren, wie bereits früher erwähnt, die zur Unterbringung der Mannschaft dienenden Räume durch die Merchant Shipping Act von 1854 bis zu einem gewissen Prozentsatz von der Bruttovermessung überhaupt ausgeschlossen. Durch die Amendment Act von 1867 (30. u. 31. Victoria c. 124) Sect. 9 wurde dagegen bestimmt, daß alle Mannschaftsräume über oder unter Deck (ohne prozentuale Begrenzung), welche gewisse sanitäre Bedingungen erfüllten, vom Bruttoraumgehalt abzuziehen seien. Aus dem Widerspruch der Bestimmungen von 1854 und 1867 ergaben sich die bereits oben (S. 10) geschilderten Komplika-

zu zahlen sind. Das entspricht nach einer englischen Rechnungsregel (2 £ pro RT Netto-Abzug) einer jährlichen Unkosten-Ersparnis von 15600 ℳ.

[1]) Vgl. Report of the Committee appointed by the Board of Trade to inquire into the operation of Sections 78 u. 87 of the Merchant Shipping Act 1894, in regard to the Measurement of the Tonnage of Steam Ships (London 1906) S. 8—9.

Digitized by Google

tionen. Erst die Merchant Shipping (Tonnage) Act von 1889 (52. u. 53. Vict. c. 43) machte der Unklarheit ein Ende, indem sie in Sect. 1, § 1 u. 2, die entsprechenden Bestimmungen von 1854 widerrief und denjenigen von 1867 ausschließliche Geltung zusprach. Außerdem aber dehnte das Gesetz von 1889 (Sect. 3) die Nettoabzüge noch auf folgende weitere Räume aus:

a) Bei allen Schiffen: die Kajüte des Kapitäns, die Räume für Handhabung des Ruders, Ankerspills und Ankergeschirrs, für Aufbewahrung der Karten, Signale, Bootsmannsvorräte, endlich diejenigen für Hilfsmaschinen und -kessel. Übrigens wurden alle die letztgenannten für die Navigierung des Schiffes erforderlichen Räume nur dann vom Bruttoraumgehalt abgezogen, wenn sie sich unter dem Vermessungsdeck befanden. Lagen sie über dem Vermessungsdeck, so wurden sie in den Bruttoraumgehalt überhaupt nicht einvermessen, durften also auch nicht abgezogen werden.[1])

b) Bei Segelschiffen: die Segelkammern, d. h. die Räume zur Unterbringung der Segel, und zwar bis zu einem Maximalbetrage von 2½ % des gesamten Bruttoraumgehalts. Diese Bestimmung wurde auf die Beschwerde der Segelschiffsreeder hin eingefügt, die sich mit Recht bisher gegenüber den Dampfschiffsreedern benachteiligt fühlten, da die Segelkammern ebensowenig für die Verstauung der Ladung verwertet werden konnten, wie bei Dampfern die Maschinenräume.

Vorbedingung bei allen diesen Nettoabzügen war, daß die betreffenden Räume nach dem Urteil der Vermessungsbehörde als „reasonable in extent and properly and efficiently constructed for the purpose for which it is intended" befunden würden.

Die Merchant Shipping Act von 1894 (57. & 58. Vict. c. 60) begnügte sich, diese Bestimmungen erneut zusammenzufassen und zu wiederholen. Eine abermalige Vergrößerung der Nettoabzüge brachte dagegen die Merchant Shipping Act von 1906 (6. Edward VII. c. 48). Nicht nur erhöhte sie die Mindestgröße der pro Mann zur Verfügung zu stellenden Mannschaftsräume (Sect. 64), sondern sie bestimmte auch, daß alle Wasserballasträume (unabhängig vom Doppelboden) vom Bruttoraumgehalt abzuziehen seien (Sect. 54).

Alles in allem läßt sich also in Großbritannien von 1854 bis zur Gegenwart ein stetiges Anwachsen der Nettoabzüge feststellen, ein Anwachsen, das bei Verwertung der Schiffahrtsstatistik ebenso in Betracht gezogen werden sollte, wie die Zunahme der überhaupt nicht in den Bruttoraumgehalt einvermessenen Räume.

Deutschland befolgte im allgemeinen die Politik, den Maß-

[1]) S. Instructions relating to the Measurement of Ships 1895, Sect. 5 (vgl. oben S. 11). Hilfsmaschinen und -kessel sind natürlich nicht abzuziehen, falls sie innerhalb des Hauptmaschinenraums stehen.

Digitized by Google

regeln des führenden Schiffahrtsstaates, Großbritanniens, Schritt für Schritt nachzufolgen, um seine Reederei bei der Abgabenerhebung nicht gegenüber der internationalen Konkurrenz zu benachteiligen. Dabei ergaben sich doch von Fall zu Fall gewisse Unterschiede. So bestimmte die Schiffsvermessungs-Ordnung von 1872 (§ 15), daß Mannschaftsräume, gleichgültig ob über oder unter Deck, vom Bruttoraumgehalte abzuziehen seien, also wie in England seit 1867, jedoch mit dem Unterschiede, daß die Höhe des Abzuges auf höchstens 5 % = $^1/_{20}$ des gesamten Bruttoraumgehaltes beschränkt wurde.

Im Jahre 1888 wurden die Nettoabzüge bedeutend erweitert, indem sie außer auf sämtliche Mannschaftsräume einschließlich Speise- und Badezimmer, Kombüse, Klosetts usw. auf die Navigations- und Kartenzimmer, Ruderhäuser, Signalhäuser usw., überhaupt alle gedeckten und abgeschlossenen Räume über oder unter Deck, welche Bedienungsvorrichtungen für das Schiff enthielten, ausgedehnt wurden. Doch durfte der Gesamtabzug für Mannschafts- und Navigationsräume einen gewissen, mit der Größe der Schiffe sinkenden Prozentsatz des Bruttoraumgehaltes (von 18% bei Schiffen bis einschl. 50 cbm BrRG bis $6^1/_2$% bei Schiffen von über 3000 cbm BrRG) nicht überschreiten. Im Jahre 1895 endlich schloß sich Deutschland in der neu erlassenen Schiffsvermessungs-Ordnung hinsichtlich der Nettoabzüge eng an die britischen Bestimmungen von 1889/94 an. Demnach wurde ein Teil der bisher unter die Nettoabzüge fallenden Räume (Navigationsräume, Kombüse usw. über Deck) überhaupt nicht mehr vermessen. Bei Segelschiffen trat der Abzug der Segelkammern im Höchstbetrage von $2^1/_2$% des BrRG hinzu, dagegen fiel im allgemeinen die Begrenzung der Abzüge auf einen bestimmten Prozentsatz weg. Seitdem hat man sich in Deutschland bemüht, den neuerlassenen britischen Schiffsvermessungs-Bestimmungen möglichst zu folgen, um die Vorteile der Annahme der britischen Schiffsvermessung im Jahre 1895 der deutschen Reederei auch wirklich zuzuwenden. Dementsprechend wurden 1908 im Einklang mit der Merchant Shipping Act von 1906 auch die nicht als Doppelboden anzusehenden Wasserballasttanks unter die Nettoabzüge aufgenommen.[1])

1 = Vorräte
2 = Messe
3 = Küche
4 = Steuermann und Koch
5 = Maschinen- u. Kessel-
6 — Steuerhaus [raum
7 = Kohlen
8 = Speisewasser
9 = Laderaum
10 = W. C.
11 = Mannschaftsraum
12 = Stauraum
13 = Kabel
14 = Trinkwasser
15 = Ketten
16 = Lampen
17 = 2 Maschinisten
18 = Kapitän

[1]) Bundesratsbeschluß vom 12. April 1908.

Digitized by Google

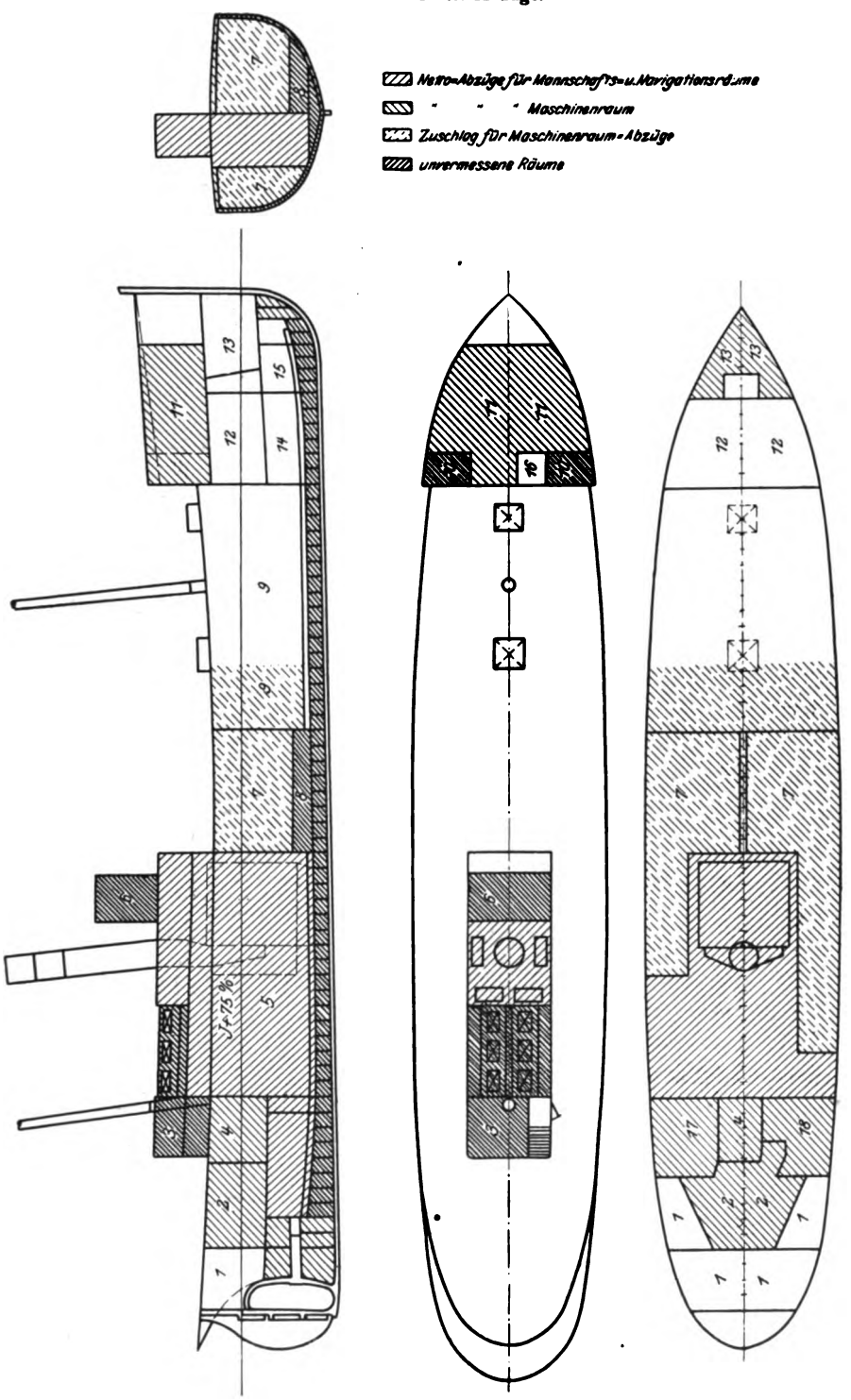


Fig. 3. Vermessung eines Fischdampfers nach der britischen Regel b (= Donau-Regel).

Länge: 35,96 m. Brutto-R.G.: 215 RT. Netto-R.G.: 64 RT. $\frac{\text{Netto}}{\text{Brutto}} = 0{,}298$.

Digitized by Google

Die vorstehenden Ausführungen über die Brutto- und Nettovermessung werden durch Fig. 1—3 erläutert. Fig. 1 stellt die Vermessung eines modernen stählernen Segelschiffes, einer Viermastbark dar, Fig. 2 die Vermessung eines normalen Übersee-Frachtdampfers nach der britischen 32 %-Regel, Fig. 3 die eines Fischdampfers nach der Donauregel. Besonders in die Augen fallend ist bei dem Segelschiff der relativ geringe Umfang der Nettoabzüge, bei dem Frachtdampfer die bedeutende Ausdehnung der Bruttoausschlüsse, bei dem Fischdampfer die Ausdehnung des Maschinenraumabzugs nebst 75 % Zuschlag, der einen erheblichen Teil des nutzbaren Laderaums umfaßt.

Wenn schon in England und, diesem folgend, in Deutschland, eine allmähliche Steigerung der Nettoabzüge zu konstatieren ist, so hat man es zeitweise in Frankreich noch ganz anders verstanden, die Ausdehnung der Nettoabzüge als Mittel zur Verringerung der Schiffahrtsabgaben und damit zur Begünstigung der nationalen Reederei zu benutzen. Ohne auf alle Einzelheiten einzugehen, sei nur bemerkt, daß bis 1887 Frankreich hinsichtlich der Nettoabzüge dieselbe Mäßigung beobachtete, wie die meisten anderen Staaten. Die Abzüge für Mannschaftsräume waren auf 5 % und diejenigen für Maschinenräume (nach britischer Regel) auf 40 % des Bruttoraumgehaltes (Tonnage total) beschränkt.[1])

Durch das Dekret vom 21. Juli 1887 wurde zunächst die letztere Beschränkung aufgehoben. Ein entscheidender Schritt in der Steigerung der Nettoabzüge geschah jedoch vor allem durch das Dekret vom 7. März 1889, welches den Begriff der „espaces inutilisables", d. h. der für die Ladung nicht verwendbaren Räume, einführte. Darunter verstand man (abgesehen von den schon bisher im Einklang mit den anderen Staaten abgezogenen Maschinen-, Mannschafts-, Navigations- usw. Räumen) folgende Räume: die Kettenkasten, Vor- und Achterpiek, Proviantträume, Treppenhäuser und Vorräume, Rauch- und Speisesalons (für Passagiere!), die Gänge, Anrichte- und Getränkeausschankräume und sonstige nicht verwertbare Räume unter den Kabinen,[3]) letztere, weil sie in der Regel nur durch eine enge Treppe und immer nur für einen einzelnen Mann zugänglich sind und daher für Ladung nicht benutzt werden können. Weitere

[1]) Dekret vom 24. Mai 1873 (Bulletin des lois de la République Française 1873 No. 2091) Art. 11, 14, 16, 20.

[2]) Bulletin des lois 1887 No. 18, 453.

[3]) Bulletin des lois 1889 No. 20874, Art. 3. Il n'y a pas à comprendre dans le tonnage les abris établis sur le pont pour les passagers et admis pour cette destination par l'administration des douanes, tels que: Fumoirs, salons de conversation et de musique, boudoirs pour dames, buvettes, dômes ou descentes d'escaliers. Il n'y a pas non plus à compendre dans le tonnage les espaces dits de la navigation, tels que claires-voies, chambre de veille, chambre des cartes, timonerie, cabine de l'homme de barre, tourelles pour feux de position, cambuse, glacière, boulangerie, lampisterie, hôpital, et en général tous les espaces inutilisables pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Digitized by Google

Neuordnungen der Schiffsvermessung durch die Dekrete von 1893 und eine Menge kleiner Änderungen und Neuerungen im praktischen Vermessungsverfahren, auf die hier im einzelnen nicht weiter eingegangen werden kann, haben die Nettovermessung in Frankreich besonders verwickelt gemacht. Der Erfolg aller dieser Bestrebungen war jedenfalls eine sehr bemerkbare Verminderung des abgabepflichtigen Nettoraumgehaltes. Einige wenige Beispiele mögen dies näher erläutern:[1])

	PS	Brutto	Französische Vermessung Netto	Deutsche Vermessung Vor 1895 Netto	Englisch-deutsche Vermessung Nach 1895 Netto
Franz. Schnell- u. Postdampfer					
„La Touraine"	13000	8429	2881[2])	—	3378[3])
„La Lorraine"	22000	11146	2262[4])	—	4505[3])
Französischer Frachtdampfer (in England geb.)[5]) . .	—	4788	2792	—	—
Franz. Passagierdampfer (in England geb.)[5]) . .	—	9060	2147	3750	3054
Deutsche Schnelldampfer					
„Fürst Bismarck" . . .	16400	8847	1732	4464	3226
„Deutschland"	37800	16502	1990	—	5195

Um zu zeigen, daß die Nettoabzüge in Frankreich auch bei Segelschiffen (bei welchen in Deutschland und England der Unterschied zwischen Brutto- und Nettoraumgehalt unwesentlich zu sein pflegt) einen beträchtlichen Grad erreichen konnten, sei das Beispiel der französischen Viermastbark „Quevilly", eines stählernen Petroleumtankschiffes, angeführt. Dieses Schiff hatte nach französischer Vermessung einen Raumgehalt von brutto 3482 RT und netto 1710 RT (also 49 % des Brutto-RG), nach amerikanischer Vermessung dagegen zählt es netto 3106 RT![6])

Die wachsenden Unzuträglichkeiten, denen sich die französischen Schiffe infolge ihrer abnormen Nettovermessung bei der Abgabenerhebung in fremden, besonders amerikanischen und englischen Häfen ausgesetzt

[1]) Für weitere Beispiele vgl. Report of the Comissioner of Narigation 1894 (Washington 1894) S. 46f.
[2]) Nach Colin, Navigation Commerciale p. 345.
[3]) Nach Bureau Veritas, General-Register der Handelsmarine 1907.
[4]) Hansa 1901 S. 579.
[5]) Isakson, Schiffsvermessungsgesetze S. 419.
[6]) Hansa 1900 S. 50.

Digitized by Google

sahen, sowie der zunehmende Ausfall an Hafenabgaben in den französischen Häfen, haben jedoch die französische Regierung veranlaßt, durch Dekret vom 22. Juni 1904 (mit Geltung vom 1. Juli 1904[1]) die britische Brutto- und Nettovermessung genau nach dem in England geübten Brauche für die französische Handelsmarine einzuführen. Die Rechnung mit Espaces inutilisables ist damit in Wegfall gekommen und das Prozentverhältnis zwischen Brutto- und Nettoraumgehalt hat sich in den letzten Jahren in Frankreich allmählich dem in Großbritannien und Deutschland geltenden angenähert (s. darüber im III. Teil). Als ein Kuriosum verdient bemerkt zu werden, daß noch in der jetzt geltenden französischen Schiffsvermessungs-Ordnung, obwohl sie den ausgesprochenen Zweck hat, möglichste Gleichheit mit der britischen Vermessung herbeizuführen, im Prinzip für die Maschinenraumabzüge die sog. deutsche Regel festgesetzt ist, während die britische Regel nur unter der Bezeichnung „Disposition transitoire" figuriert,[2]) tatsächlich aber natürlich allein in Geltung ist.

Die Folgerungen, die sich aus dem gegenwärtigen Zustand der Schiffsvermessung für die Bewertung der Schiffahrtsstatistik ergeben, werden unten im III. Teile eingehend erörtert werden. Hier sei nur soviel bemerkt, daß die Schiffsvermessung zur Ermittlung des Netto- und Bruttoraumgehaltes — was nach dem Vorstehenden nicht wundernehmen kann — Jahr für Jahr ein immer mangelhafteres Bild der wirklichen Leistungsfähigkeit der Seeschiffe und damit auch des wirklichen Seeverkehrs ergibt. Dieser Zustand ist natürlich nicht unbeachtet geblieben, und es mehren sich die Stimmen, die eine gründliche Besserung der jetzigen Verhältnisse, eventuell durch radikale Beseitigung der Raumgehaltsvermessung, fordern. Nachfolgend mögen daher noch die beiden anderen Maßstäbe, die der Vergleichung der Schiffe dienen können, das Deplacement und die Tragfähigkeit besprochen und insbesondere die Frage erörtert werden, wie sich diese beiden Größen zum Netto- und Bruttoraumgehalt verhalten, ob ein Ersatz der Raumgehaltsvermessung durch Deplacements- und Tragfähigkeitsvermessung möglich ist, und welche Bedeutung ein solcher Ersatz für die Statistik der Seeschiffahrt haben würde.

5. Raumgehalt und Deplacement.

Wie eingangs auseinandergesetzt, dient als ein zweiter Maßstab zur Messung und Vergleichung von Schiffsgrößen das Deplacement, d. h. das Gewicht der vom schwimmenden Schiffskörper „deplacierten" oder

[1]) Vgl. Jaugeage des Navires (Décret du 22. Juin 1904, Circulaire du 25. Juin 1904 No. 3426, Règlement annexe à la circulaire du 25. Juin 1904) Paris 1905.
[2]) Jaugeauge des Navires S. 16, 18.

Digitized by Google

verdrängten Wassermasse, das natürlich dem Gewichte des Schiffes gleichkommt. Als Maßeinheit bei Angabe des Deplacements verwendet man die internationale Gewichtstonne von 1000 kg oder die englische ton von 1016,05 kg. Zur Vergleichung der Größe von Handelsschiffen ist die Angabe des Deplacements nicht üblich und nicht geeignet, außer zu schiffbaulichen Zwecken, da es naturgemäß je nach dem Umfang der eingenommenen Ladung und Ausrüstung ganz verschieden sein wird. Beim Schiffbau unterscheidet man das Deplacement der Leichtwasserlinie, d. h. das Gewicht des unbeladenen Schiffes und das Ladeliniendeplacement oder das Gewicht des beladenen Schiffes. Die Differenz zwischen beiden stellt das zulässige Gewicht der Ladung, m. a. W. die Tragfähigkeit des Schiffes dar. Da im Gegensatz zu den Handelsschiffen die Kriegsschiffe stets relativ gleichmäßig beladen sind, so bedient man sich bei diesen des Deplacements als der allgemein üblichen Maßangabe. Übrigens schwankt auch bei Kriegsschiffen selbstverständlich das Deplacement je nach dem Umfang der Kohlenladung, der Munitionsausrüstung usw., ein Umstand, der neuerdings bei der seit Beginn der „Dreadnought-Ära" beliebten Geheimhaltungspolitik eine gewisse Rolle spielt. Es ist daher jetzt vielfach üblich, bei großen Kriegsschiffen eine doppelte Deplacementsangabe, für normalen und maximalen Kohlenvorrat, zu machen.[1]) Verschiedenheiten in der Deplacementsangabe eines und desselben Schiffes können auch davon herrühren, daß es in englischen oder internationalen Tons gemessen ist. Vor allem ist vor dem weitverbreiteten Mißverständnis zu warnen, als ob die Angabe des Deplacements in Tonnen gleichwertig und gleichbedeutend sei mit der Angabe des Raumgehalts in Registertons. Bemerkungen, wie man sie gelegentlich in Zeitungen usw. findet, als sei z. B. ein „Dreadnought" von 20 000 t Deplacement gleichgroß mit einem Schnelldampfer wie „Kronprinzessin Cecilie" von ca. 20 000 Registertons brutto, sind absolut falsch und irreführend. Das letztgenannte Schiff hat ein bedeutend größeres Deplacement als 20 000 t, nämlich 31 300 t. Ein bestimmtes gleichmäßiges Verhältnis zwischen Deplacement und Bruttoraumgehalt läßt sich nicht angeben, da es je nach der Bauart des Schiffes und, wie oben bemerkt, je nach dem Umfang der Ladung und Ausrüstung schwankt. Um jedoch einen ungefähren Begriff dieses Verhältnisses zu vermitteln, seien nachfolgend einige entsprechende Daten für eine Anzahl Handelsdampfer[2]) und Kriegsschiffe mitgeteilt:

---

[1]) Vgl. Nauticus 1910 S. 517 f., Weyer, Taschenbuch der Kriegsflotten 1910 S. 30 Anm.

[2]) Unter Deplacement bei den Handelsdampfern ist das Deplacement des vollbeladenen Schiffes bei maximalem Sommerfreibord-Tiefgang verstanden.

Digitized by Google

	Brutto-Raumgehalt RT zu 2,83cbm	Deplacement t zu 1000 kg	Verhältnis Brutto-RG / Deplacement
Great Eastern, Passagierdampfer 1858	18915	27400	0,69
Fürst Bismarck, Schnelldampfer 1891	8874	10500	0,84
Kronprinzessin Cecilie, Schnelldampfer 1907	19503	31300	0,63
Mauretania und Lusitania, Schnelldampfer 1907	31900	41500	0,77
Kaiserin Auguste Viktoria, Passagierdampfer 1905	24581	45000	0,55
Gneisenau, Reichspostdampfer 1903 .	8081	15180	0,53
Patricia, Fracht- und Passagierdampfer 1899	13424	25300	0,53
Liebenfels, Frachtdampfer 1903 . .	4490	10200	0,44
Kaiser Barbarossa, Linienschiff 1900 .	7423	11150	0,67
Westfalen, Linienschiff 1908	11300	18500	0,61
Scharnhorst, Panzerkreuzer 1906 . .	8200	11600	0,71
Kolberg, Kleiner Kreuzer 1908 . . .	3300	4300	0,77

Roh gerechnet wird man also annehmen dürfen, daß der Bruttoraumgehalt, ausgedrückt in Registertonnen, gegenwärtig bei Frachtdampfern und mäßigschnellen Passagierdampfern die Hälfte, bei Schnelldampfern und Kriegsschiffen zwei drittel bis drei viertel und mehr des Deplacements in metrischen Gewichtstonnen beträgt.

6. Raumgehalt und Tragfähigkeit.

Als dritter Maßstab zur Vergleichung der Schiffsgrößen bleibt die Tragfähigkeit zu erwähnen. Unter dieser versteht man das Gewicht, welches in das leere Schiff verladen werden muß, um es auf den höchst zulässigen Tiefgang zu bringen, oder, was dasselbe besagt, um es so tief zu beladen, daß ihm das zulässige Mindestmaß an Freibord verbleibt. Die Tragfähigkeit kann daher auch als ein Teil des Deplacements des vollbeladenen Schiffes angesehen werden, nämlich als derjenige Teil, der nach Abzug des Eigengewichts des Schiffskörpers übrig bleibt. Daraus folgt wieder, daß Tragfähigkeit und Eigengewicht in einem gewissen Verhältnis zu einander stehen. Je mehr bei gleichbleibender Festigkeit des Schiffskörpers dessen Gewicht verringert werden kann, desto größer wird die Tragfähigkeit und damit die Rentabilität des Schiffes sein. So erklärt

Digitized by Google

es sich, daß eiserne Schiffe hinsichtlich der Tragfähigkeit vorteilhafter sind als hölzerne, und stählerne vorteilhafter als eiserne.

Die Tragfähigkeit ist zunächst eine Gewichtsgröße und wird gegenwärtig in Gewichtstonnen gemessen, entweder in metrischen Tonnen zu 1000 kg oder in englischen Tons zu 2240 lbs. = 1016 kg, die man als tons dead weight (tons d. w.) zu bezeichnen pflegt. In England versteht man speziell unter Cargo carrying capacity, ausgedrückt in tons dead weight, die Bruttotragfähigkeit des Schiffes, d. h. die Tragfähigkeit in dem Zustande, in dem es von der Werft betriebsfertig geliefert wird, mit Maschinen etc., aber ohne Kohlen, Vorräte und dergleichen. Zieht man von der Bruttotragfähigkeit noch das Gewicht der Kohlen, des Speisewassers, Proviants, des sonstigen zum Betrieb erforderlichen mobilen (also nicht von der Werft gelieferten) Ausrüstung und der Besatzung ab, so ergibt sich die nutzbare oder Netto-Tragfähigkeit.

Je nach Beschaffenheit der Ladung wird es für Befrachter und Reeder von Wichtigkeit sein, die nutzbare Gewichtstragfähigkeit oder das kubische Raumfassungsvermögen des Schiffes zu kennen. Entweder nämlich wird die Ladung ein so hohes spezifisches Gewicht besitzen, daß sie, ohne den Laderaum völlig auszufüllen, das Schiff auf die höchstzulässige Tiefladelinie sinken macht. Dergleichen Ladung bezeichnet man als Schwergut (englisch ebenfalls, aber in anderem Sinne als oben, dead weight Cargo genannt). Ist die Ladung dagegen von so leichten spezifischem Gewicht, daß das Schiff, selbst wenn der Laderaum völlig ausgefüllt ist, noch nicht auf der maximalen Tiefladelinie schwimmt, so spricht man von Leichtgut (engl. light cargo, light merchandise). Drittens endlich kann der mittlere Fall eintreten, daß die Ladung, indem sie den Raum völlig ausfüllt, das Schiff genau auf die richtige Tiefladelinie bringt.[1]) Praktisch haben diese Unterscheidungen die Bedeutung, daß sich die Reedereien, um auf ihre Rechnung zu kommen, in ihren Frachttarifen vorbehalten, die Fracht für eine Ware nach ihrem Gewicht oder nach ihrem kubischen Inhalt zu berechnen. In diesem Sinne wird Leichtgut meist als Raum- oder Maßgut (engl. Measurement Cargo) bezeichnet, weil bei der Frachtberechnung nicht das Gewicht, sondern die Ausmaße oder der räumliche Inhalt

[1]) Es ist hervorzuheben, daß im Zeitalter der hölzernen Segelschiffe gerade die Ladungen, von deren Transport die Ausdrücke Tonne und Last stammen, nämlich Wein in Fässern und Getreide (insbesondere Roggen, während Weizen spezifisch schwerer ist), von der letztgenannten Art waren, also ihrem spezifischen Gewicht nach auf der Grenze zwischen Schwer- und Leicht-(Raum-)Gut standen. Die Angabe des Fassungsvermögens in Tonnen (Wein) und Last (Getreide) war also ebensowohl geeignet, eine Anschauung von der Gewichts-Tragsfähigkeit des Schiffes wie von dem kubischen Inhalt seines Laderaums zu geben. Offenbar hat dieser Umstand dazu beigetragen, beide Bezeichnungen als allgemeine Maßeinheiten für Schiffsgrößen einzubürgern. S. oben S. 2.

Digitized by Google

zugrunde gelegt werden.[1]) Eine scharfe Grenze zwischen Schwergut und Raumgut ist nicht zu ziehen, da die Frage, ob eine raumfüllende Ladung das Schiff bis auf die Tiefladelinie drückt oder nicht, in gewissem Grade von der Bauart des Schiffes abhängt. In der Praxis wird bei Seglern und normalen Frachtdampfern ohne große Aufbauten die spezifische Gewichtsgrenze für homogene,[2]) den Laderaum gerade ausfüllende Ladungen zwischen 0,5 und 0,6, meist um 0,55 liegen. In England pflegt man den Charakter einer Ladung als Schwer- oder Raumgut nicht durch das spezifische Gewicht (so und so viel Gewicht pro Raumeinheit), sondern umgekehrt durch den Raumbedarf pro Gewichtseinheit auszudrücken. Ein Reeder vereinbart also z. B. mit der Werft bei Bestellung eines Schiffes, es solle eine bestimmte Zahl (in praxi 52—67) Kubikfuß pro ton d. w. fassen können. Da 1 ton d. w. = 36 cbf. Süßwasser ist, entspricht ein spezifisches Gewicht von 0,55 einem Raumbedarf von 63½ cbf. pro ton d. w., ein solches von 0,53 einem Raumbedarf von 67 cbf. pro ton d. w. Daß man bei Annahme des Moorsomschen Systems 1854 als Maßstab nicht die Gewichtstragfähigkeit, sondern den Kubikinhalt des Laderaums einführte, hatte außer in der damals noch bestehenden Schwierigkeit einer direkten Berechnung der Tragfähigkeit (s. oben S. 6) darin seinen Grund, daß nach übereinstimmender Angabe aller Reedereien die Hauptfrachten Raumgüter waren.[3]) Auch hier treffen wir wieder den charakteristischen Fehler der britischen Vermessungsakte von 1854, daß Verhältnisse, die vielleicht augenblicklich der Lage entsprachen, keineswegs aber von Dauer zu sein brauchten, für alle Zukunft gesetzlich festgelegt wurden; denn ebensowenig, wie heute die Berechnung des Maschinen- und Kohlenraumes auf 32% des Schiffsraumgehaltes noch zutrifft, ebensowenig kann gegenwärtig die Charakterisierung der wichtigsten Frachtartikel als Raum- oder Maßgüter noch als allgemein gültig anerkannt werden.[4]) Natürlich war es, solange die Verhältnisse den bei Schaffung der Britischen Vermessungsakte von 1854 gültigen Voraussetzungen entsprachen — bei den Seglern ist dies bis zum heutigen Tage der Fall — möglich, durch eine einfache Umrechnung aus dem Raumgehalt unter Deck, der als dem Kubikinhalt des Laderaums oder dem Nettoraumgehalt gleichwertig betrachtet wurde, die Tragfähigkeit

[1]) All rates per ton d. w. or shipping ton merchandise (= 40 cbf.), at ships option, lautet gewöhnlich die Klausel.

[2]) Es ist hier, wie weiter oben, natürlich nicht das absolute spezifische Gewicht der eigentlichen Ladung, sondern ihr relatives spezifisches Gewicht gemeint, d. h. das spezifische Gewicht des eigentlichen Ladungsobjektes mit seiner Umhüllung und dem etwa sonst noch beanspruchten Luftraum als eine Größe genommen. Bei Schüttladungen, wie Getreide, Erzen, Kohlen oder bei Petroleum in Tanks fällt natürlich absolutes und relatives spezifisches Gewicht mehr oder weniger zusammen.

[3]) Moorsom, A brief Review S. 35, 37.

[4]) Eisen, Kohlen, Weizen, Salpeter, also vier der wichtigsten Frachtartikel, rechnen als Schwergut.

Digitized by Google

zu ermitteln. Moorsoms Instruktion[1]) für die Schiffsreeder zur Ermittlung der kubischen Lade- und der Tragfähigkeit aus dem Raumgehalt gab hierzu folgende Regel an:

1. Die räumliche Ladefähigkeit in Freight-tons à 40 cbf. ergibt sich, wenn man den Raumgehalt in RT mit $1^7/_8$ multipliziert.

2. Die Tragfähigkeit in tons d. w. ergibt sich, wenn man den Raumgehalt in RT mit $1^1/_2$ multipliziert.

In beiden Fällen ist der Faktor so gewählt, daß der erforderliche Abzug für Vorräte, Trinkwasser, Besatzung (für eine Reise von mittlerer Dauer berechnet) schon in Anschlag gebracht ist, die Multiplikation mit dem Faktor bei Seglern also die wirklich nutzbare Tragfähigkeit (Nettotragfähigkeit) angibt.[2]) Nicht in Anschlag gebracht ist dagegen der erforderliche Raum- und Gewichtsbedarf an Kohlen und Speisewasser für die Kessel, sowie Raum und Gewicht der Maschine. Für Dampfer war also obige Regel nicht ohne weiteres anzuwenden, da das Gewicht von Maschine, Kohlen- und Wasservorrat je nach Bauart und Reisedauer des Dampfers variierte. Beim großen Durchschnitt der Dampfer gelangte man jedoch ursprünglich zu einem nicht allzusehr von der Formel: „$1^1/_2$ Raumgehalt unter Deck = Tragfähigkeit" abweichenden Resultat, wenn man statt des Raumgehaltes unter Deck den Nettoraumgehalt (d. h. im Durchschnitt der damaligen Dampfer ca. $^2/_3$ des Raumgehalts unter Deck) einsetzte.

Das Verhältnis des Nettoraumgehaltes zur Tragfähigkeit ist, wie bemerkt, bei den Segelschiffen bis in die Gegenwart nahezu konstant geblieben; nur die kleineren Küstenfahrer weisen oft relativ eine etwas höhere Tragfähigkeit, ungefähr bis zum zweifachen des Nettoraumgehaltes auf. Ganz anders bei den Dampfern. Hier hat sich das Verhältnis mit den Fortschritten im Maschinen- und Schiffsbau, vor allem aber durch Änderungen in den Vorschriften und in der Anwendung der Schiffsvermessung (s. unten Teil III) fortgesetzt verschoben, derart, daß gegenwärtig im Durchschnitt die Tragfähigkeit (in t) der mittleren und großen Frachtdampfer auf das $2^1/_2$fache des Nettoraumgehaltes veranschlagt werden kann, das heißt, der Nettoraumgehalt gibt fortgesetzt ein immer schlech-

[1]) A brief Explanation of the nature of the Register Tonnage of a Ship as ascertained under the Merchant-Shipping Act 1854; and of the easy means it affords for estimating approximately the Measurements and Deadweight Cargoes of Ships. (Transactions of the Institution of Naval Architects Vol. I. [1860], S. 133).

[2]) Der Raumbedarf für Besatzung, Vorräte und der Ladung hinderliche Schiffsverbände, wie Raumbalken und Stützen usw., wurde auf ca. 25 % des Raumgehalts veranschlagt. Von je 100 cbf. (= 1 RT) verblieben also 75; diese durch 40 (1 freight ton = 40 cbf.) dividiert, ergab $1^7/_8$. Als Gewichtsbedarf für Vorräte wurden ca. 7 % der Deadweight Cargo Carrying Capacity angenommen. Vom Rest sollte je 1 ton d. w. auf 67 cbf. des Raumgehaltes unter Deck entfallen; da 1 ton d. w. = 36 cbf. Wasser ist, so entspricht dies für raumfüllende Ladung einem spezifischen Gewicht von 0,53.

Digitized by Google

teres Bild von der wirklichen Trag- und Leistungsfähigkeit der Dampfer, er läßt sie im Vergleich mit früheren Zeiten und mit den Seglern zu gering erscheinen. Als Hauptursache dieser Verschiebung ist immer das letztgenannte Moment, die Veränderung oder veränderte Anwendung der Schiffsvermessung zu betrachten, insbesondere in den Staaten, die von der deutschen zur britischen Netto-Abzugsregel oder zu noch weiter gehender Verkleinerung des Nettoraumgehaltes übergegangen sind.[1]) Daneben sind als Umstände, die zur Vergrößerung der Tragfähigkeit im Verhältnis zum Nettoraumgehalt mitwirkten, zu nennen: der durch Einführung sparsamer arbeitender Maschinen verringerte Kohlenverbrauch, die Verringerung des Eigengewichts der Schiffe durch Einführung neuerer Konstruktionen, endlich sogar die gesetzliche Einführung der Tiefladelinie, von der man vielfach das Gegenteil, eine Verringerung der Tragfähigkeit erwartet hatte; eine solche ist jedoch nur bei einzelnen Schiffen eingetreten, in der Gesamtheit der Flotten hat sich eine Vergrößerung der Tragfähigkeit gezeigt, die in Großbritannien z. B. auf 400 000 t d. h. ca. 1½—2% der Gesamttragfähigkeit der Handelsflotte geschätzt worden ist.[2])

Die stärkste Verschiebung des ursprünglichen Verhältnisses Netto: Tragfähigkeit ist bei gewissen Spezialdampfern, insbesondere kleineren Fracht- und Küstendampfern, eingetreten, denen die Vermessungsregeln einen unverhältnismäßig großen Abzug für Maschinen- und Kohlenräume gestatteten, während ihr tatsächlicher Kohlenbedarf bei kurzen Reisen sehr gering war. So wurde durch die Untersuchungen des englischen Tonnage Committee von 1905 festgestellt, daß sich das Verhältnis der tatsächlich beförderten Ladung in t zum Nettoraumgehalt in RT folgendermaßen gestaltete:

Unter 15 in den Mersey Docks, Liverpool, liegenden Küstendampfern von 200—357 RT brutto betrug die relativ geringste Ladung das 3½fache des Nettoraumgehaltes; aber nur bei zwei Dampfern lag das Verhältnis zwischen 3 und 4, dagegen bei vier zwischen 4 und 5, bei sieben zwischen 5 und 6, bei einem betrug es 9,48, bei einem anderen gar 12,05![3]) Darin liegt natürlich eine starke Bevorzugung solcher Dampfer, denn das letztgenannte Schiff z. B. zahlt pro t Ladung nur den achten Teil der Abgaben wie ein Segelschiff etwa gleicher Größe. Bei 44 Dampfern von 200 bis 696 RT brutto, die, meist mit Kohlenladung, in den Bute Docks, Cardiff, lagen (1904)[4]) betrug das Verhältnis im Durchschnitt 4,06, stieg jedoch bei nicht weniger als 26 Dampfern über 4, und erreichte bei einem Dampfer

[1]) Vgl. unten S. 87.
[2]) Vgl. Normann Hill in der unten S. 33 A. 1 genannten Denkschrift, S. 5.
[3]) Vgl. Tonnage Committee Report 1906 App. 16 No. 11 (S. 340).
[4]) Tonnage Committee Report 1906, Appendix 18 No. 6, vgl. Laas, Die Nettovermessung der Segelschiffe (Denkschrift d. Deutsch. Naut. Vereins 1908) S. 56.

Digitized by Google

6,42, bei einem anderen 11,47. Natürlich sind dies extreme Auswüchse, die nicht als typisch für die gesamte Dampferflotte angesehen werden können, aber doch beachtenswert sind. Jedenfalls ist klar, daß bei Dampfern dieser Art eine auf den Nettoraumgehalt basierte Statistik auch nicht annähernd ein Bild der wirklichen Leistungsfähigkeit gibt. Auch wird besonders durch diese Klasse der viele Häfen anlaufenden Küstendampfer die Statistik des Hafenverkehrs stark verfälscht.

Als Maßstab der Leistungsfähigkeit kann die Tragfähigkeit gegenwärtig jedenfalls in weit höherem Maße angesehen werden als der Netto- oder selbst der Bruttoraumgehalt.

Eine Statistik der Handelsflotten auf Grund der Tragfähigkeit aufzustellen, begegnet jedoch einstweilen großen Schwierigkeiten, da statistische Erhebungen über die Tragfähigkeit im allgemeinen nicht stattfinden. Man ist also auf mehr oder minder genaue Schätzungen angewiesen. Eine solche Schätzung für die britische Handelsflotte hat neuerdings Mr. Norman Hill, Sekretär der Liverpool Steam Ship Owner's Association, versucht.[1]) Er legt hierbei die Annahme zugrunde, daß die Tragfähigkeit (immer in tons d. w.) beträgt:

bei einem	vor	1888		gebauten	Eisen-	od.	Stahldampfer	das	2fache,
„ „	zwisch.	1888	u. 1898	„	„	„	„	„	$2^1/_4$ „
„ „	„	1898	u. 1906	„	„	„	„	„	$2^1/_2$ „
„ „	„	1906	u. 1908	„	„	„	„	„	$2^7/_{10}$ „
„ „	eisernen	Segelschiffe						„	$1^1/_2$ „
„ „	stählernen	„						„	$1^7/_{10}$ „

des Nettoraumgehaltes.

Indem er ferner annimmt, daß 3 Registertonnen netto der Segelschiffe dieselbe Transport-Leistungsfähigkeit haben wie 1 Dampfer-Netto-Registertonne, gelangt er zu dem Schluß, daß die Schwergut-Tragfähigkeit der im auswärtigen Handel beschäftigten britischen Handelsflotte[2]) (Segel- und Dampfschiffe) sich belief:

im Jahre	1894	bei	7 553 743	RT Nettoraumgehalt	auf 12 400 000 t
„ „	1908	„	9 977 796	„ „	„ 22 800 000 t

Hieraus geht hervor, daß sich die Tragfähigkeit der Handelsflotte in viel stärkerem Maße vermehrt hat als der Nettoraumgehalt, wobei zu beachten ist, daß die britische Dampfervermessung seit 1894 keine tiefer-

[1]) The Liverpool Steam Ship Owners Association. Report prepared by the Secretary to show the relation during recent years of the Tonnage, available and employed, to Foreing Trade (1. October 1909).

[2]) Dieser Teil der Handelsflotte machte sowohl 1894 wie 1908 etwa 90 % der gesamten britischen Handelsflotte aus.

Digitized by Google

greifende Änderung erfahren hat. Durchschnittlich kamen 1894 auf 100 Netto-Registertons britischer Dampfertonnage 210 t dead weight Tragfähigkeit, 1908 dagegen 240 t d. w. Außer dieser, hier wesentlich auf die Fortschritte im Schiff- und Maschinenbau zurückzuführenden Steigerung der Tragfähigkeit, ist das Wachstum der Tragfähigkeit der gesamten Flotte, namentlich auch auf den relativen Rückgang der Seglerflotte, zurückzuführen. Nebenbei bemerkt, ist bei obigen Schätzungen nicht berücksichtigt, daß von der Gesamttragfähigkeit der Dampfer ein Teil für Kohlen- und Frischwasserbedarf abgezogen werden sollte, um die wirkliche nutzbare Tragfähigkeit zu erhalten. Die Tragfähigkeit der Dampfer ist also im Vergleich zu der der Segler etwas zu groß angenommen.

Eine genaue Angabe der Tragfähigkeit der deutschen Handelsflotte ist mangels statistischer Unterlagen ebensowenig möglich wie in England. Um jedoch die Tragfähigkeit in ähnlicher Weise wie dort abzuschätzen, war es erforderlich, das durchschnittliche Verhältnis der Tragfähigkeit zum Nettoraumgehalt in den verschiedenen Klassen der Dampfer und Segler zu ermitteln, welches in Deutschland infolge der Änderung der Schiffsvermessung im Jahre 1895 viel größere Verschiebungen erfahren hat als in Großbritannien. Teils auf Grund direkter Mitteilungen der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd über die Tragfähigkeit ihrer Schiffe, teils auf Grund einiger Angaben in der Literatur [1]) ist dieses Verhältnis wie folgt berechnet und in den Diagrammen (Fig. 4) dargestellt.

Die Dampfer sind zu diesem Zwecke in 4 Klassen eingeteilt, nämlich: 1. Schnelldampfer; 2. Reichspostdampfer mitsamt (nur in den Jahren 1900 und 1910) Luxusdampfern, d. h. großen Passagier- und Frachtdampfern von mehr als 14,5 Sm. Geschwindigkeit, soweit sie nicht zur Klasse der Schnelldampfer gehören; 3. Fracht- und Passagierdampfer, d. h. alle übrigen Dampfer, soweit sie irgendwelche Einrichtung zur Beförderung von Kajütspassagieren, sei es auch nur einer geringen Zahl, haben; 4. Frachtdampfer, ausschließlich zur Beförderung von Fracht und gegebenenfalls von Zwischendeckpassagieren eingerichtet.

---

[1]) Die Tragfähigkeitszahlen der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie in den Jahren 1890, 1900, 1910 verdanke ich einer zu diesem Zwecke angefertigten Zusammenstellung der Reederei, ebenso diejenigen der Dampfer des Nordd. Lloyd im Jahre 1910 und z. Teil 1900. Für die Jahre 1890 und teilweise 1900 ist die Tragfähigkeit der Lloyddampfer dem Werke von Haak u. Busley, Die technische Entwickelung des Nordd. Lloyds und der Hamb.-Amerik.-Paketfahrt-Akt.-Gesellschaft (Berlin 1893) entnommen. Die Tragfähigkeitszahlen der Deutsch-Australischen Dampfer sind den „Handbüchern" der D. A. D. G. 1906—1909 entnommen, die Zahlen für die Laeiß'schen Segler dem Werke von Laas, Die großen Segelschiffe (Berlin 1908).

Digitized by Google

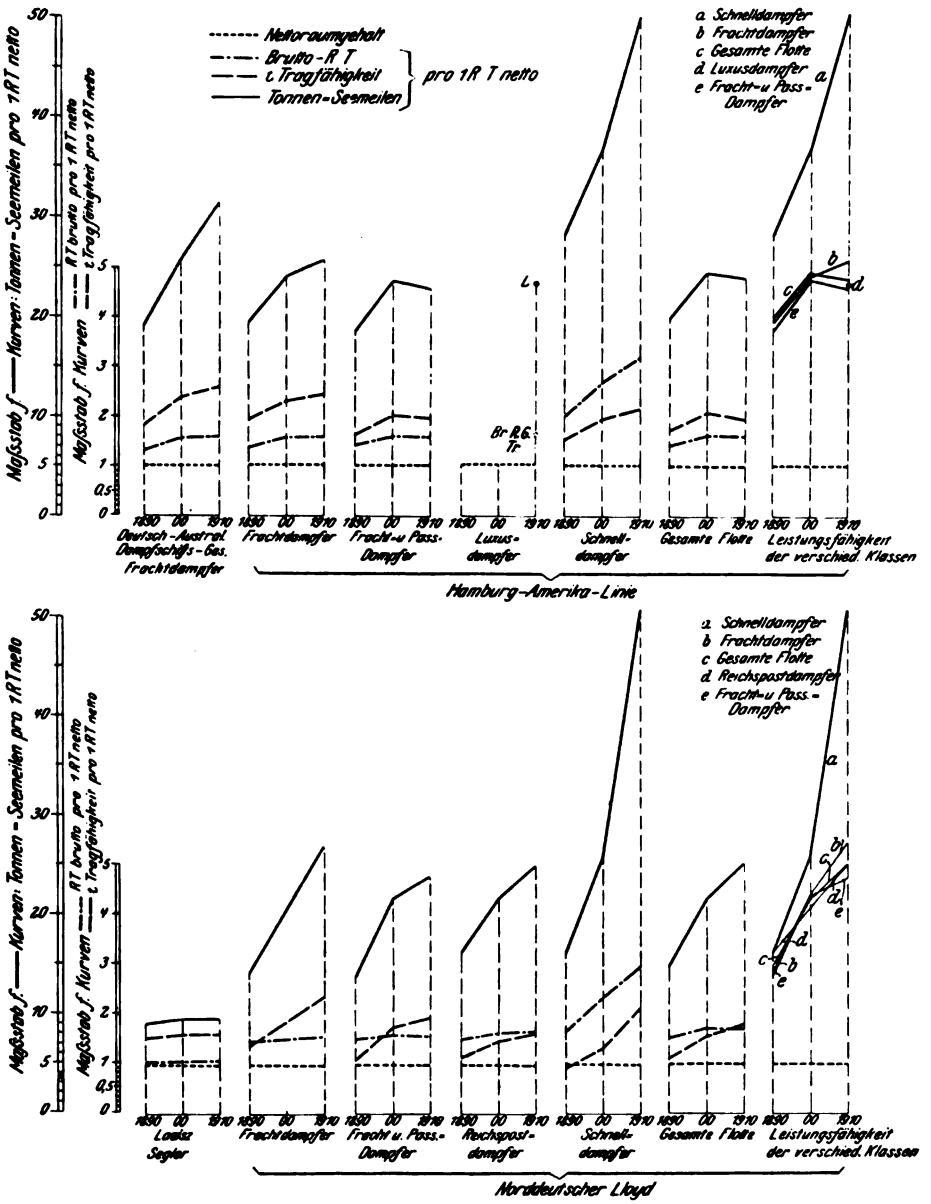


Fig. 4. Verhältnis des Brutto-Raumgehaltes, der Tragfähigkeit und der Leistungsfähigkeit (in Tonnen-Seemeilen) zum Netto-Raumgehalt bei verschiedenen Schiffsklassen und Reedereien in den Jahren 1890, 1900 und 1910.

Digitized by Google

Es ergab sich nun das Verhältnis wie folgt:

Reederei	Jahr	Schiffsklasse	Zahl der Schiffe, für die die Berechnung erfolgte.	Brutto-RT pro 1 Netto-RT	t Tragfähigkeit pro 1 Netto-RT	Durchschnittsgeschwindigkeit, Seemeilen in der Stunde.
Hamb.-Am.-Linie	1890	Schnelldampf.	2	1,99	1,535	18,4
„	1900	„	3	2,655	1,94	18,9
„	1910	„	1	3,18	2,14	23,5
Nordd. Lloyd .	1890	„	9	1,65	0,945	17,15
„	1900	„	7	2,34	1,31	19,0
„	1910	„	4	2,88	2,155	23,4
Hamb.-Am.-Linie	1910	Luxusdampfer	14	1,64	1,47	15,9
Nordd. Lloyd .	1890	Reichspostdpf.	7	1,51	1,14	14,25
„	1900	„	11	1,623	1,475	14,85
„	1910	„	28	1,67	1,64	15,35
Hamb.-Am.-Linie	1890	Fr.-u.Pass.-Df.	17	1,41	1,64	11,25
„	1900	„	39	1,60	2,015	11,7
„	1910	„	95	1,58	1,96	11,65
Nordd. Lloyd .	1890	„	19	1,495	1,082	12,7
„	1900	„	24	1,58	1,75	12,4
„	1910	„	33	1,57	1,94	12,4
Hamb.-Am.-Linie	1890	Frachtdampfer	17	1,37	1,93	10,0
„	1900	„	27	1,56	2,29	10,5
„	1910	„	48	1,58	2,435	10,5
Nordd. Lloyd .	1890	„	8	1,457	1,372	10,35
„	1910	„	11	1,57	2,39	11,4
Deutsch-Austral.-Dampfsch.-Ges.	1890	„	3	1,31	1,83	10,36
„	1900	„	10	1,56	2,37	10,84
„	1910	„	21	1,60	2,59	12,12
Hamb.-Am.-Linie	1890	Gesamtflotte	36	1,42	1,73	11,45
„	1900	„	69	1,635	2,09	11,63
„	1910	„	158	1,61	1,965	12,15
Nordd. Lloyd .	1890	„	43	1,53	1,10	13,60
„	1900	„	42	1,705	1,55	14,0
„	1910	„	76	1,705	1,795	14,1
F. Laeisz . . .	1890	Segelschiffe	16	1,032	1,525	—
„	1900	„	16	1,061	1,603	—
„	1910	„	12	1,068	1,610	—

Digitized by Google

Versuchen wir nun diese Feststellungen anzuwenden auf das Wachstum der deutschen Handelsflotte von 1890 bis 1910, so sind zunächst aus den oben angegebenen, bei den verschiedenen Reedereien mehr oder minder differierenden Zahlen Mittelzahlen zu berechnen. Als solche ergeben sich für das Verhältnis Tragfähigkeit zu Netto:

	1890	1910
bei Schnelldampfern	1,08	2,15
„ Reichspost- und Luxusdampfern	1,14	1,57 [1])
„ Fracht- und Passagierdampfern	1,36	1,95
„ Frachtdampfern	1,74	2,47

Als Tragfähigkeitsfaktor für Segelschiffe und Schleppleichter nehmen wir sowohl für 1890 wie für 1910 1,5 an.

Bei der Einteilung der Dampferflotte in die obigen 4 Klassen bereitet die Aussonderung der Schnelldampfer und der Reichspost-[2]) und Luxusdampfer keinerlei Schwierigkeiten, erhebliche dagegen die Sonderung der Fracht- und Passagierdampfer von den Frachtdampfern, da in der Statistik von 1890 überhaupt keine Anhaltspunkte für eine solche Scheidung gegeben sind, in der von 1910 dagegen die Trennung nach Gesichtspunkten durchgeführt ist, die wir nicht als brauchbar anerkennen können.[3]) Es sind daher für 1910 die Fracht- und Passagierdampfer nach den Angaben im „Nauticus 1910" ausgesondert, während 1890 die Sonderung nach Angaben in den Berichten der Reedereien, im Exporthandbuch der Hamburger Börsenhalle usw., soweit möglich, durchgeführt wurde. Als Resultat ergibt sich dann folgende Zusammenstellung:

[1]) Die relativ geringe Tragfähigkeit der Reichspost- und Luxus-Dampfer ist daraus zu erklären, daß diese Schiffe sehr ausgedehnte Räumlichkeiten für Kajütspassagiere haben; daß die Tragfähigkeit der Schnelldampfer relativ größer erscheint, hat wieder seinen Grund in der unverhältnismäßigen Verkleinerung des Nettoraumgehaltes dieser Schiffe durch die heutige Schiffsvermessung.

[2]) Als solche wurden für das Jahr 1910 nur die des Norddeutschen Lloyd gerechnet, dagegen nicht die der Deutschen-Ostafrika-Linie, da diese ihrer Geschwindigkeit nach durchaus zur Klasse der Fracht- und Passagier-Dampfer gehören.

[3]) Vgl. unten S. 47, Anm. 1.

Digitized by Google

Raumgehalt und Tragfähigkeit der deutschen Handelsflotte:

	1890			1910		
	Raumgehalt		Berechnete Tragfähigkeit	Raumgehalt		Berechnete Tragfähigkeit
	Brutto	Netto		Brutto	Netto	
	RT	RT	t	RT	RT	t
Schnelldampfer . . .	58854	34143	36810	84622	28816	62000
Reichspost- und Luxusdampfer	25207	16653	19030	549523	332139	520500
Fracht- und Passagierdampfer	308000	214962	292350	1191546	751250	1464900
Frachtdampfer	538000	352153	613170	2039585	1237352	3057000
Summe der Dampfer .	930061	617911	961360	3865276	2349557	5104400
Küstensegler von 17,5 bis 200 RT . . .	—	96489	144730	112531	100400	150600
Europ. Segler von 200 bis 1000 RT . . .	—	345281	517920	15144	13600	20400
Ozean. Segler von über 1000 RT	—	261040	391560	325736	290500	435750
Seeleichter	—	—	—	111540	105174	157760
Summe der Segler . .	[1]759034	702810	1054210	564951	509674	764510
Gesamtflotte	1689095	1320721	2015570	4430227	2859231	5868910

Von 1890 bis 1910 hat sich mithin der Nettoraumgehalt der deutschen Handelsflotte um das 2,17 fache, der Bruttoraumgehalt um das 2,62 fache, die Tragfähigkeit dagegen um das 2,92 fache vermehrt. Hiergegen könnte eingewendet werden, daß bei der Tragfähigkeit der Dampfer kein Abzug für Kohlen- und Frischwasservorrat gemacht ist, die angegebene Tragfähigkeit also nicht in vollem Umfange nutzbar gemacht werden kann. Der von Kohlen- und Wasservorrat beanspruchte Tragfähigkeitsanteil ist schwer abzuschätzen, da er je nach Art und Dauer der Reise sowie je nach Lage besonderer Umstände erheblich schwanken wird. Nehmen wir jedoch an, daß die Dampfer durchschnittlich für 14 Tage Kohlen mit sich führen, und daß der Kohlenbedarf 0,75 kg pro Stunde und Pferdekraft beträgt, so kommen wir für den Durchschnittsdampfer auf ca. 10 % der

[1]) Da der Bruttoraumgehalt der Segler 1890 nicht statistisch ermittelt ist, so wurde er hier durch Multiplikation des Nettoraumgehaltes mit dem Faktor 1,08 schätzungsweise berechnet.

Digitized by Google

Tragfähigkeit.[1]) Diese von der oben angeführten Tragfähigkeit abgezogen, verbleiben immer noch:

	Berechnete Tragfähigkeit t 1890	t 1910	Steigerung 1910 gegen 1890 (= 1)
Dampfer insgesamt	865224	4593960	5,3
Gesamtflotte . . .	1919434	5358470	2,8

7. Die Leistungsfähigkeit der Schiffe.

Aber auch die Tragfähigkeit kann noch nicht als völlig zureichender Maßstab der wirklichen Leistungsfähigkeit der Schiffe und Handelsflotten betrachtet werden. Denn hierbei ist ein wichtiger Faktor außer Betracht gelassen, die Geschwindigkeit der Schiffe. Es ist selbstverständlich nicht gleichgültig, ob von zwei Schiffen mit gleicher Tragfähigkeit das eine 5, das andere 10 Seemeilen in der Stunde zurücklegt, vielmehr kann dem schnelleren Schiff annähernd[2]) die doppelte Leistungsfähigkeit zugesprochen werden, da es imstande ist, dasselbe Gewichtsquantum in der halben Zeit oder in derselben Zeit das doppelte Gewichtsquantum zu befördern wie das andere Fahrzeug. Die Tragfähigkeit in Gewichtstonnen multipliziert mit der Anzahl der Seemeilen, die das Schiff in einer Stunde zurücklegen kann, ergibt die Transport-Leistungsfähigkeit in Tonnen-Seemeilen (tsm) pro Stunde, und diese erst können wir als einwandfreien Vergleichsmaßstab der Leistungsfähigkeit der Schiffe und Flotten ansehen, soweit diese überhaupt statistisch erfaßbar ist.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit der verschiedenen Dampferklassen haben wir in derselben Weise nach den Angaben der Reedereien und der Literatur (insbesondere Nauticus) ermittelt wie die Tragfähigkeit. Die mittlere Geschwindigkeit wurde festgestellt, indem die Summe der Produkte von Tragfähigkeit mal Geschwindigkeit der einzelnen Schiffe durch die Summe der Tragfähigkeit dividiert wurde.

Mittlere Geschwindigkeit (Seemeilen in der Stunde):

	1890	1910
Schnelldampfer	17,55	23,40
Reichspost- und Luxusdampfer	14,30	15,55

[1]) Für 1910 wäre der Abzug tatsächlich geringer zu bemessen als für 1890, da der Durchschnitt der jetzigen Maschinen ökonomischer arbeitet als vor 20 Jahren. Ich glaube jedoch von einer Differenzierung im Tragfähigkeits-Abzug absehen zu müssen, da obige Schätzung von 10 % sowieso nur als ungefähr zutreffend angesehen werden kann.

[2]) In Wirklichkeit wächst die Leistungsfähigkeit natürlich nicht im gleichen Grade wie die Schnelligkeit, weil der Hafenaufenthalt eine konstante Größe bleibt. Je länger die Reise, desto mehr kommt die gesteigerte Leistungsfähigkeit des schnelleren Schiffes zur Geltung.

Digitized by Google

Fracht- und Passagierdampfer	11,86	11,87
Frachtdampfer	10,15	11,08
Dampfer insgesamt	11,05	11,90

Die Schnelligkeit der Segelschiffe wurde 1890 und 1910 als gleich groß angenommen, und zwar:

Küstensegler von 17,5—200 RT	3	Seemeilen	in	der	Stunde
Europ. Segler von 200—1000 RT	4	„	„	„	„
Ozean. Segler von über 1000 RT	5	„	„	„	„
Seeleichter	5	„	„	„	„

Kombiniert man die Geschwindigkeit mit der Tragfähigkeit, so ergibt sich folgende Übersicht über die

Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte 1890 und 1910 (in Tonnen-Seemeilen in der Stunde):

	1890 tsm	1910 tsm
1. Schnelldampfer	645550	1451900
2. Reichspost- und Luxusdampfer	271570	8100000
3. Fracht- und Passagierdampfer	3467300	17390000
4. Frachtdampfer	6223700	33850000
5. Dampfer insgesamt	10608120	60791900
6. Dampfer insges., abzüglich 10% für Kohlen- und Wasservorrat	9547308	54712710
7. Küstensegler	434190	451800
8. Europ. Segler	2071680	81600
9. Oceanische Segler	1957800	2178750
10. Seeleichter	—	788800
11. Segler insgesamt	4463670	3500950
12. Gesamtflotte (Dampfer sub 5 und Segler)	15071790	64292850
13. Gesamtflotte (Dampfer sub 6 und Segler)	14010978	58213660

Das Wachstum der deutschen Handelsflotte von 1890 bis 1910 beträgt also nach den verschiedenen Maßstäben gemessen (vgl. Fig. 5):

	1890	1910
a) Nettoraumgehalt	1	2,17
b) Bruttoraumgehalt	1	2,68
c) Brutto-Tragfähigkeit	1	2,92
d) Netto-Tragfähigkeit	1	2,80

Digitized by Google

e) Leistungsfähigkeit
(Geschwindigkeit × Brutto-Tragfähigkeit) 1 4,27

f) Leistungsfähigkeit
(Geschwindigkeit × Netto-Tragfähigkeit) 1 4,15

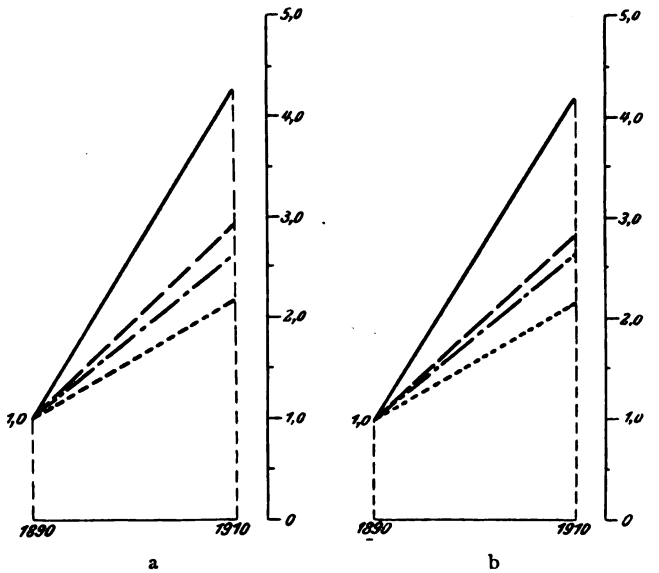


Fig. 5. a. Anwachsen des Netto-Raumgehaltes, des Brutto-Raumgehaltes, der Tragfähigkeit und der Leistungsfähigkeit (in tsm) der deutschen Handelsflotte von 1890 auf 1910. b. Dasselbe wie a, jedoch bei Dampfern 10 % der Tragfähigkeit (f. Kohlen- u. Wasservorrat) abgezogen.
(Signaturen wie bei Fig. 4.)

Die Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte ist also ungefähr doppelt so stark gewachsen als der Nettoraumgehalt! Ein besserer Beweis für die Unzulänglichkeit des Nettoraumgehalts als statistischen Maßstabes kann nicht gut geliefert werden. Allerdings erscheint das Wachstum der Leistungsfähigkeit von 1890 bis 1910 namentlich aus dem Grunde so groß, weil in dieser Zeit die langsamere und im Verhältnis zu ihrem Nettoraumgehalt weniger tragfähige Seglerflotte [1]) zum großen Teile durch Dampfer ersetzt worden ist. Da in Zukunft ein solcher Ersatz nicht mehr in diesem

[1]) Da in der statistischen und volkswirtschaftlichen Literatur vielfach die Leistungsfähigkeit einer Dampfertonne = 3 oder 4 Seglertonnen (R T) angenommen wird, ist es vielleicht von Interesse festzustellen, daß nach der oben befolgten Rechnungsmethode die Leistungsfähigkeit einer R T netto der Dampferflotte 3,74 mal so groß ist als die einer R T netto der gesamten Seglerflotte, und 3,45 mal so groß als die einer R T netto der größeren ozeanischen Segler. Dabei wird, wie ersichtlich, die Geschwindigkeitsüberlegenheit der Dampfer nicht so groß, als sonst üblich, angenommen.

Digitized by Google

Umfange stattfinden kann, so ist eine gleich große Steigerung der Leistungsfähigkeit im Vergleich zu der des Nettoraumgehaltes in Zukunft vielleicht nicht zu erwarten. Immerhin wird die Leistungsfähigkeit auch künftig immer schneller wachsen als der Nettoraumgehalt, und zwar aus drei Gründen:

1. Das relative Sinken des Nettoraumgehalts (infolge günstigerer Auslegung und Anwendung der Vermessungsordnung) wird andauern. Dementsprechend wird die Tragfähigkeit im Verhältnis zum Nettoraumgehalt steigen.
2. Die Tragfähigkeit wird infolge technischer Fortschritte (Gewichtsverringerung) effektiv steigen.
3. Die Geschwindigkeit wird sich vergrößern.

Hinsichtlich der beiden letztgenannten Punkte sind namentlich von der bevorstehenden allgemeineren Einführung des Motors in die Schiffahrt größere Fortschritte zu erwarten: das Gewicht der Schiffe und ihrer Betriebskraft wird sich verringern, die Geschwindigkeit steigern. Das Gewicht des Betriebsmotors nebst Heizstoff wird im Vergleich zur Dampfmaschine sogar derartig sinken, daß die britische 32%-Nettoabzugsregel, die zweifellos auf diese Schiffe dem Gesetze entsprechend angewendet werden muß, den letzten Rest von vernünftigem Sinn verlieren wird. Auch unter diesem Gesichtspunkt scheint gerade in den nächsten Jahren der richtige Augenblick gekommen, mit der veralteten Raumgehaltsvermessung aufzuräumen und die Schiffsvermessung international neu zu regeln.

Fassen wir alles bisher Gesagte zusammen, so ergibt sich: der Nettoraumgehalt ist ein ungenügender und von Tag zu Tag weniger brauchbar werdender Maßstab der Schiffahrtsstatistik. Der Bruttoraumgehalt entspricht zwar auch nicht allen berechtigten Anforderungen, muß aber augenblicklich wenigstens noch als der beste zur Zeit statistisch erfaßbare Maßstab betrachtet werden. Als richtigster Maßstab überhaupt hat die Tragfähigkeit zu gelten. Diese ist zwar gegenwärtig noch nirgendwo als offizieller Maßstab der Schiffsvermessung eingeführt, doch würden einem Ersatz der bisherigen Brutto- und Nettoraumgehalts-Vermessung durch Tragfähigkeits-Vermessung erhebliche praktische Schwierigkeiten nicht mehr entgegenstehen. Die Tragfähigkeit kann ermittelt werden, indem man das Deplacement des auf der Leichtladewasserlinie schwimmenden Schiffes d. h. das Gewicht des leeren, betriebsfertigen Schiffes vom Deplacement des auf der Tiefladelinie schwimmenden abzieht. Das Gewicht des betriebsfertigen Schiffes kann bei der Ablieferung von der Werft ohne weiteres angegeben werden, und die Ermittelung des Tiefladelinien-Deplacements ist ebenfalls durch eine einfache Vermessung möglich, nachdem die Tiefladelinie in den wichtigsten Schiffahrtsstaaten gesetzlich eingeführt, und die internationale

Digitized by Google

Festsetzung der Tiefladelinie nur noch eine Frage der Zeit ist. Man kann also wohl nicht mit Unrecht die Tragfähigkeits-Vermessung als die Schiffsvermessung der Zukunft bezeichnen. Sie würde den richtigsten Maßstab für die Größe und Leistungsfähigkeit der Schiffe, damit zugleich den gerechtesten Maßstab für die Bemessung der Schiffsabgaben darbieten, also die ungerechte Benachteiligung der Segelschiffe beseitigen, ferner eine erhebliche Vereinfachung der Schiffsvermessung mit sich bringen, endlich die langersehnte und schwierige internationale Regelung der Schiffsvermessung sehr erleichtern und damit auch die Schiffahrtsstatistik gewaltig fördern. Für statistische Zwecke wäre allerdings eine Berücksichtigung auch der Geschwindigkeit wünschenswert, aber selbst wenn sich diese nicht ermöglichen ließe, so bliebe doch die internationale Einführung der Tragfähigkeits-Vermessung als ein bedeutender Fortschritt auch für die Statistik zu begrüßen.

Digitized by Google

II. Grundzüge der Schiffahrtsstatistik.

1. Vorbemerkungen.

Die nachfolgenden Erörterungen beabsichtigen einen Begriff von dem Zustandekommen der Statistik des Schiffsbestandes und Schiffsverkehrs, d. h. von ihrer Uraufnahme und ihrer weiteren Bearbeitung bis zur Publikation, zu geben. Die Darstellung mußte dabei im wesentlichen auf das Deutsche Reich beschränkt bleiben, teils weil wir hier hauptsächlich die kritische Wertung der deutschen Schiffahrt und des deutschen Seeverkehrs im Auge haben, teils weil eine Schilderung der entsprechenden Vorgänge in anderen Ländern kaum ohne umfangreiche Untersuchungen und Studienreisen im Auslande möglich gewesen wäre. Wahrscheinlich hätte zudem eine solche Untersuchung wenig Neues gebracht; denn es ist anzunehmen, daß die Anschreibung und Verarbeitung der Schiffahrtsstatistik mutatis mutandis überall in ähnlicher Weise erfolgt, wobei sich natürlich gewisse Unterschiede vor allem entsprechend der in dem einen und anderen Lande angewandten Sorgfalt und Genauigkeit ergeben. — Nur auf die Statistik der internationalen Klassifikationsinstitute mußte etwas näher eingegangen werden, da diese für den internationalen Vergleich der Handelsflotten zurzeit noch unentbehrlich sind. — Die Bestimmungen über die Aufnahme und Bearbeitung der deutschen Schiffahrtsstatistik sind im Jahre 1907 (mit Gültigkeit vom 1. Jan. 1908 ab) geändert worden. Wir schildern zunächst die Ermittelung der Statistik nach dem bis 1907 gültigen Verfahren und gehen daran anschließend auf die seit 1907 verordneten wichtigeren Veränderungen ein.

2. Die Ursprungsstellen und die Ur-Aufnahme der Statistik.

Wir erörtern a) die Aufnahme des Schiffsbestandes, b) die Aufnahme des Schiffsverkehrs.

a. Die Aufnahme des Schiffsbestandes.

Jedes zur Führung der Reichsflagge berechtigte deutsche Kauffahrteischiff (von mehr als 50 cbm Raumgehalt) muß, bevor es das Recht zur Führung der Reichsflagge ausüben d. h. bevor es in Fahrt gesetzt werden kann, auf Anmeldung des Reeders in das Schiffsregister seines

Digitized by Google

Heimathafens eingetragen werden.[1]) Die Schiffsregister werden in den meisten Fällen von den Amtsgerichten geführt,[2]) nur in Mecklenburg-Schwerin (in Rostock und Wismar) und in Hamburg bestehen besondere Schiffsregisterbehörden, welche in Rostock und Wismar zu den Magistraten dieser Städte, in Hamburg zu der Deputation für Handel und Schiffahrt ressortieren.

Bei den Schiffsregisterbehörden werden neben dem Register ständig nach Häfen und innerhalb derselben alphabethisch nach Anfangsbuchstaben der Schiffsnamen geordnete Verzeichnisse geführt, die einerseits die Aufsuchung der Schiffe im Register erleichtern, anderseits als Unterlage zu den gesetzlich für die Statistik erforderten sogenannten Spezialverzeichnissen zu dienen haben, und alle für letztere vorgeschriebenen Angaben enthalten.

Alle fünf Jahre sind nämlich der Redaktion für nautische Veröffentlichungen im Reichsamt des Innern in Berlin solche Spezialverzeichnisse des Bestandes der registrierten Seeschiffe einzusenden.[3]) Bis zum Jahre 1896 erfolgte die Aufstellung der Spezialverzeichnisse alljährlich, seitdem jedoch der fünfjährige Turnus eingeführt ist, werden in den dazwischen liegenden Jahren lediglich sogenannte Veränderungsnachweise angefertigt. Diese sind nach dem Muster der Spezialverzeichnisse eingerichtet und geben die Veränderungen im Schiffsbestande im Verlaufe des verflossenen Kalenderjahres an, und zwar in folgender Ordnung:

a) Abgang von Schiffen,

---

[1]) Vgl. Gesetz betr. das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe vom 22. Juni 1899 §§ 1, 4, 10, 11 (für die frühere Zeit vgl. Gesetz betr. die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom 25. Okt. 1867, bes. §§ 1, 3, 7—10, 17, und Gesetz betr. die Registrierung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 28. Juni 1873 § 1). Schiffe von nicht mehr als 50 cbm Raumgehalt brutto sind auch ohne Eintragung ins Schiffsregister zur Führung der Reichsflagge berechtigt. Solche Schiffe können aber auch auf Antrag in das Schiffsregister eingetragen werden. In diesem Falle werden sie zwar in die Spezialverzeichnisse (s. u.) und in die alphabetische Liste der deutschen Kauffahrteischiffe (im Handbuch für die deutsche Handelsmarine) aufgenommen, dagegen nicht in die Reichsstatistik des Bestandes der deutschen Handelsschiffe (s. Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt vom 27. Juni 1907, Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1907, S. 371).

[2]) In Preußen sind die Amtsgerichte zu Memel, Königsberg, Elbing, Danzig, Stettin, Wolgast, Greifswald, Stralsund, Barth, Kiel, Altona, Itzehoe, Schleswig, Flensburg, Harburg, Geestemünde, Emden, Düsseldorf, Köln mit der Führung der Schiffsregister beauftragt. Jedem dieser Gerichte ist eine bestimmte Küstenstrecke oder (am Rhein) Uferstrecke zugewiesen. In Oldenburg werden die Schiffsregister von den Amtsgerichten zu Oldenburg, Varel, Brake und Friesoythe, in Lübeck und Bremen von den Amtsgerichten dieser Städte, in den Kolonien von den Bezirksgerichten zu Apia, Herbertshöhe, Ponape, Jap, Saipan, Jaluit und vom Gericht zu Tsingtau geführt. Vgl. das Verzeichnis der Schiffsregisterbehörden in dem jährlich erscheinenden Handbuch f. d. deutsche Handelsmarine.

[3]) Bundesratsbeschluß vom 29. Okt. 1896. Dieser setzte zunächst die Aufstellung der Spezialverzeichnisse alle 3 Jahre fest, bestimmte jedoch zugleich, daß die Frist im Einvernehmen mit den Bundesseestaaten bis zu 5 Jahren erstreckt werden könne. Diese Praxis bürgerte sich dann tatsächlich ein und wurde durch die neuen Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt vom 27. Juni 1907 zum Gesetz erhoben.

Digitized by Google

b) Zugang von Schiffen,

c) Änderungen an den bestehenden Schiffen.

Die Spezialverzeichnisse und Veränderungsnachweise gehen der Redaktion für nautische Veröffentlichungen aus Hamburg, Bremen, Lübeck, Oldenburg, Mecklenburg direkt von den einzelnen Registerbehörden zu. In Preußen ist der Gang etwas verwickelter. Hier werden von den Regierungen der an die Küste (und an die von Seeschiffen befahrenen Teile des Rheins, Dortmund—Ems-Kanals usw.) angrenzenden Regierungsbezirke laufende Verzeichnisse der registrierten Schiffe geführt, Verzeichnisse, welche auf Grund der Angaben der Registergerichte aufgestellt und ergänzt werden, und die Schiffe des gesamten Regierungsbezirks entweder alphabetisch oder nach den Unterscheidungssignalen geordnet umfassen. Die Regierungen stellen dann ihrerseits auf dieser Unterlage die Spezialverzeichnisse und Veränderungsnachweise her und senden sie der Redaktion für nautische Veröffentlichungen ein.[1])

Die Spezialverzeichnisse geben den Bestand aller Seeschiffe am 1. Januar jedes Jahres (bzw. jedes fünften Jahres) sowie die im Laufe des verflossenen Jahres in die Schiffsregister eingetragenen Veränderungen an. Bis zum Jahre 1907 waren darin für jedes einzelne Schiff folgende Angaben enthalten:

1. Unterscheidungssignal.
2. Name des Schiffes.
3. Heimatshafen.
4. Gattung oder Bauart des Schiffes, und zwar bei Dampfschiffen die Angabe, ob es ein Rad- oder Schraubendampfer ist, bei Segelschiffen die durch die Takelage und die Form des Schiffskörpers bestimmte Gattung nach der landesüblichen Benennung, und wenn sich hieraus die Zahl der Masten nicht unzweifelhaft ergibt, auch diese.
5. Der Raumgehalt nach der neuesten amtlichen Vermessung, und zwar sowohl der Brutto- wie der Nettoraumgehalt in Kubikmetern und Registertons.[2])
6. Die indizierten Pferdekräfte[3]) der Dampfmaschinen.

---

[1]) Es sind dies folgende Regierungen: Königsberg, Danzig, Köslin, Stettin, Stralsund, Schleswig, Stade, Lüneburg, Osnabrück, Aurich, Arnsberg, Düsseldorf, Köln.

[2]) Der erste Entwurf zu den Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt (s. DRSt. Bd. I (1873) S. 234—35) forderte die Angabe der Tragfähigkeit. Nach Erlaß der SchVO. vom 5. Juli 1872 wurde durch Bundesratsbeschluß vom 21. Dez. 1873 die obige Angabe festgesetzt und zugleich bestimmt, daß nur Schiffe von über 50 cbm brutto in der Bestandsstatistik nachzuweisen seien.

[3]) So nach Bundesratsbeschluß vom 19. März 1885. Früher waren die effektiven Pferdekräfte angegeben, diese Angaben aber bereits vom 1. Jan. 1881 ab ihrer Unsicherheit wegen nicht mehr veröffentlicht worden. Auch der Bundesratsbeschluß von 1885 bestimmte, daß die Angabe der indizierten Pferdekräfte für die Statistik nicht zu verwerten sei.

Digitized by Google

7. Das Jahr der Erbauung des Schiffes d. h. des Stapellaufs.
8. Das Hauptbaumaterial des Schiffes.
9. Die Art der Verbolzung des Schiffes (Bolzen von Kupfer, verzinktem oder unverzinktem Eisen usw.).
10. Der Beschlag des äußeren Schiffsbodens.
11. Zahl der Schiffs-Chronometer.
12. Namen und Wohnort des Reeders oder der Reeder (bei geteiltem Eigentum solche des Korrespondentreeders).
13. Namen und Wohnort des Schiffsführers (Kapitäns).
14. Zahl der regelmäßigen Besatzung einschließlich des Schiffsführers sowie des ärztlichen, Maschinen-, Verwaltungs- und Dienstpersonals.
15. Bemerkungen. Hier ist bei den im Laufe des Jahres ab- und zugegangenen Schiffen die Ursache des Ab- und Zugangs, bei verändertem Raumgehalt der Grund der Veränderung (bauliche Änderung oder Neuvermessung) anzugeben usw.

Durch die am 27. Juni 1907 neuerlassenen und am 1. Januar 1908 in Kraft getretenen Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt (Zentralblatt 1907, S. 371) ist der Inhalt der Spezialverzeichnisse wesentlich verändert worden.

Fortgefallen sind die Angaben über die Art der Verbolzung (9.), den Beschlag des Schiffsbodens (10.), die Zahl der Schiffschronometer (11.) und die Zahl der regelmäßigen Besatzung (14.), die ersteren drei, weil sie für die Charakterisierung der heutigen Schiffe unwesentlich sind, letztere, weil sich zwischen den Angaben der die Spezialverzeichnisse aufstellenden Behörden und denen der Seeberufsgenossenschaft nicht selten Differenzen zeigten, und die Angaben daher künftig von der Seeberufsgenossenschaft allein und direkt geliefert werden. Neu hinzugekommen sind dagegen folgende Angaben:

a) Die Art der Verwendung des Schiffes, nämlich ob das Schiff vorwiegend als Fracht-, Personen-, Lotsen-, Seefischereifahrzeug, Lustjacht oder zu Bergungszwecken, zum Schleppen anderer Schiffe oder zu sonstigen, besonders namhaft zu machenden Zwecken verwendet wird.[1])
b) Der Ort der Erbauung.

Ferner wurde

[1]) Über die Angabe der Gattung und Verwendungsart der Schiffe sei noch folgendes bemerkt. Als man begann, die Sonderung der Schiffe nach Verwendungszwecken für wünschenswert zu halten, suchte man im Urmaterial zurückgehend die für andere als Handelszwecke verwendeten Schiffe auszusondern. Zum Teil waren Bemerkungen über den Zweck auch in der Statistik selbst schon publiziert, ferner enthielt das Handbuch für die deutsche Handelsmarine entsprechende Vermerke, oder die Schiffe waren an besonderen Merkmalen

Digitized by Google

c) bestimmt, daß unter Gattung der Schiffe (4.) eine Haupteinteilung in Dampfschiffe, Segelschiffe und Seeleichter durchzuführen und die Art der Maschine oder gegebenenfalls der Hilfsmaschine (ob Dampf-, Elektrizitäts-, Gas-, Petroleum-, Benzin- usw. Motor) sowie bei Segelschiffen und Seeleichtern die Art der Takelung näher zu charakterisieren sei.

b. Die Aufnahme des Schiffsverkehrs.

Die in einem deutschen Hafen einlaufenden Handelschiffe sind alsbald — an manchen Orten ist hierfür eine Frist bis zu 24 Stunden festgesetzt — bei der Hafenbehörde anzumelden; eine gleiche Meldepflicht besteht für die ausgehenden Schiffe kurz vor der Abfahrt. Das Verfahren bei der

---

(z. B. Schleppdampfer an ihrem niedrigen Nettoraumgehalt) zu erkennen. Für den 1. Januar 1898 und seitdem fortdauernd wurde in der Statistik eine gesonderte Übersicht über die Nicht-Handelsschiffe gegeben, und seit 1904 enthalten die der Bestandsstatistik vorausgeschickten Erläuterungen rückblickende Übersichten über den Bestand dieser Fahrzeuge bis 1875 rückwärts. Doch sind die Angaben bis Mitte der 90er Jahre nicht als völlig zuverlässig zu betrachten. Seit 1890 werden die Seeleichter im statistischen Urmaterial als solche gekennzeichnet, aber erst seit 1899 führt sie die Reichsstatistik gesondert auf (zugleich mit rückblickender Übersicht bis 1890). Neuerdings hat B. Huldermann, der Generalsekretär der Hamburg-Amerika-Linie, auf dem Nautischen Vereinstag 1908 (s. Verhandlungen d. 39. Vereinstages 1908 S. 103 f. 108, 118) die in den »Bestimmungen« von 1907 vorgeschriebene Sonderung der eigentlichen Handelsschiffe lediglich in Fracht- und Personenfahrzeuge bemängelt mit der zutreffenden Begründung, daß eine große Anzahl meist hochwertiger Dampfer vorhanden sei, die ebensowohl zur Beförderung zahlreicher Passagiere wie eines bedeutenden Frachtquantums bestimmt seien. Auf seinen Vorschlag wurde eine Resolution angenommen, wonach für die Statistik eine Unterscheidung angeregt wird von

a) Personenfahrzeugen,
b) Personen- und Frachtfahrzeugen, d. h. Schiffen, die neben einer verhältnismäßig großen Anzahl von Personen auch ein bedeutendes Frachtquantum zu befördern pflegen,
c) reinen Frachtfahrzeugen.

In der Tat gibt, wie ein Blick in die Statistik und in das »Handbuch für die deutsche Handelsmarine« lehrt, die bisherige Sonderung in nur 2 Klassen ein ganz falsches Bild. Die Zahl der Dampfer, welche der Personenbeförderung dienen, ist in der Statistik mit (1910) 210 Dampfern mit 530656 RT brutto offenbar viel zu gering angegeben. Man kann wohl annehmen, daß für die Einteilung in der Statistik und für die Kennzeichnung im »Handbuch« dieselben Grundsätze maßgebend sind, da ja beide auf den Angaben der Spezialverzeichnisse beruhen. Schlägt man nun im »Handbuch« (1910) nach, so findet man zu seinem Erstaunen, daß Schiffe wie »Pretoria«, »König Friedrich August«, »Fürst Bismarck«, »President Grant«, »Kaiserin Auguste Viktoria« der Hamburg-Amerika-Linie, »Prinzessin« der Deutschen Ostafrika-Linie, »Berlin« des Norddeutschen Lloyd als Frachtdampfer figurieren, während sie vom Publikum sicher in erster Linie als Personendampfer betrachtet werden. Da die Reedereien sich bei ihrer Angabe für eine Alternative entscheiden müssen, so ist ihnen kein Vorwurf zu machen, daß sie zur Bezeichnung des Dampfers diejenige Seite seiner Tätigkeit wählen, die für seine Rentabilität die entscheidende ist. Aber gerade daraus, daß letzten Grundes die Bezeichnung des Dampfers dem Ermessen der einzelnen Reederei überlassen ist, folgt die Inkonsequenz des ganzen Verfahrens und damit die vollkommene Wertlosigkeit dieser Einteilung für die Statistik. Besteht etwa ein wesentlicher Unterschied zwischen der Einrichtung und Betriebsweise von Dampfern wie »König Friedrich August« und »Goeben«, oder wie »Kaiserin Auguste Viktoria« und »George Washington«? Und doch werden die beiden Hapag-Dampfer im »Handbuch« als Frachtdampfer, die beiden Lloydschiffe dagegen als Personendampfer aufgeführt.

Digitized by Google

An- und Abmeldung ist nicht in allen Häfen dasselbe. Insbesondere weicht die in dem größten deutschen Hafen, in Hamburg, beobachtete Methode in vielen Punkten von der sonst befolgten ab. Wir schildern daher zunächst die Art und Weise, wie in Hamburg die An- und Abmeldung der Schiffe erfolgt, um im Anschluß daran das sonst beobachtete Verfahren in Kürze zu erläutern.

Statistische Aufnahme des Seeschiffs-Verkehrs in Hamburg.

1. Einkommender Verkehr. Die seewärts in die Elbe einkommenden Schiffe sind je nach ihrer Größe entweder lotsenpflichtig oder nicht. Je nachdem ist auch ihre Behandlung bezüglich der Anmeldung verschieden. Die lotsenpflichtigen Schiffe erhalten vom Cuxhavener Seelotsen einen Deklarationszettel mit Vordruck in deutscher oder englischer Sprache nach dem beigefügten Muster (Anlage 1), auf dem der Kapitän oder sein Vertreter alles Nötige auszufüllen hat.[1]) Am unteren Ende des Hamburger Hafens angelangt, wird die Deklaration, wenn das Schiff keinen Hafenlotsen nimmt, der dort kreuzenden Barkasse des Wachtschiffs übergeben. Beabsichtigt dagegen das Schiff, einen Hafenlotsen an Bord zu nehmen, was durch ein im Vortopp geheißtes Signal angezeigt wird, so übergibt es die Deklaration der den Lotsen heranführenden Lotsenbarkaß, und diese, ebenso wie die Wachtschiff-Barkaß, liefert die Deklaration im Lotsenbureau (am Lotsenhöft unterhalb der Werft von Blohm u. Voß) ab. Den nichtlotsenpflichtigen Schiffen, d. h. in der Hauptsache den kleinen Küstenseglern, Ewern, Gallioten usw., läuft die Wachtschiff-Barkaß bei der Ankunft an der Hafengrenze längsseit, um die für die Statistik und die Tonnengelderhebung erforderlichen Angaben zu erfragen. Erfordern die Umstände Eile, so werden nur die wichtigsten Auskünfte, wie Schiffsname, Herkunftshafen usw., gefordert, die übrigbleibenden Angaben aber später mit Hilfe der amtlichen Schiffslisten und anderer Hilfsmittel ergänzt. Trotzdem kann es vorkommen, daß dieses oder jenes Schiff der Wachtschiff-Barkaß entgeht, namentlich wenn die kleinen Küstensegler, wie es bisweilen wohl sich ereignet, in ganzen Flotten aufkreuzen. Dann bildet die später zu erwähnende Anmeldung von seiten des Schiffsmaklers beim Deklarationsbureau immer noch eine Kontrolle, bei der das Schiff erfaßt wird. Hat das Schiff freilich keinen Expedienten (Makler), so kann es sich unter Umständen der Anmeldung und statistischen Anschreibung gänzlich entziehen — ein Fall, der früher wenigstens nicht ganz selten

[1]) Für den Fall, daß die Deklaration vor der Abgabe an die Wachtschiff-Barkaß verloren gegangen oder sonst aus irgendwelchem Grunde unbrauchbar geworden ist, führt der Barkassenführer oder Hafenlotse Anmeldungsvordrucke bei sich, die als Ersatz dienen.

Digitized by Google

eingetreten zu sein scheint, jetzt allerdings nach Einführung einer verschärften Kontrolle kaum mehr möglich sein dürfte.

Die von den Schiffen erfragten Auskünfte werden in kleine Melde-Notizbücher eingetragen, die die Wachtschiff-Barkaß mehrmals am Tage am Lotsenhöft abliefert. Etwa stündlich oder halbstündlich werden sodann von dort die Namen und wichtigsten Daten der letzteingelaufenen Schiffe telephonisch zum Wachtschiff an den St. Pauli-Landebrücken gemeldet[1]), wo sie zu den ersten Eintragungen in die Liste der angekommenen Seeschiffe benutzt werden. Die übrigen Eintragungen werden auf Grund der Deklarationen und der Meldebücher ergänzt, die das Lotsenbureau mehrmals täglich an das Wachtschiff befördern läßt. Die Eintragungen werden (nach der zeitlichen Reihenfolge des Einlaufens der Schiffe) mit Bleistift auf eine große Liste in Doppelfolio mit zwei untergelegten Blaupausen gemacht, so daß die Liste insgesamt sogleich in drei Exemplaren vorliegt, von denen das Bleistift-Original an die Börse geht, um dort angeschlagen zu werden, das erste Blau an das Deklarationsbureau, das zweite Blau an die Deputation für Handel und Schiffahrt (als vorgesetzte Behörde des Wachtschiffs).

Die Liste (s. Anlage 2) enthält folgende Rubriken:

1. Laufende Nummer (vom Anfang des Jahres an).
2. Zeit der Ankunft.
3. Manifestnummer (wird erst auf dem Deklarationsbureau ausgefüllt).
4. Unterscheidungssignal und
5. Name des Schiffes.
6. Name des Schiffsführers.
7. Flagge des Schiffes.
8. Heimatshafen (nur bei deutschen Schiffen).
9. Bauart.
10. Hafen, von welchem das Schiff kommt.
11. Staat, in welchem dieser Hafen liegt.
12. Art der Ladung.
13. Angabe, ob voll, halb bis voll, oder weniger als halb voll beladen, oder ob in Ballast oder leer eingehend.
14. Raumgehalt mit Angabe der Maßeinheit
    a) nach Vermessung in deutschen Staaten,

[1]) Das Wachtschiff war früher ein wirkliches Schiff und wurde „Wachtschiff am Jonas(h.fen)" genannt, eine Bezeichnung, die man auch jetzt noch gelegentlich hört. Jetzt wird als Wachtschiff der unterste (westlichste) Teil der St. Pauli-Landungsbrücken bezeichnet, dort befindet sich das Wachtschiff-Bureau und das Amtslokal des Hafenmeisters des 1. Bezirks, der zugleich Kommandeur des Wachtschiffes ist.

Digitized by Google

b) bei nicht deutschen Schiffen nach der Vermessung in ihrem Heimatsorte.

15. Zahl der Besatzung mit Einschluß des Schiffsführers.
16. Schiffsexpedient (Makler).
17. Tiefgang in Zehntelmeter (zur Berechnung der Lotsengebühren).
18. Bemerkungen; hier wird es vermerkt, wenn das Schiff aus dem Kaiser-Wilhelm-Kanal kommt und wenn es in den Zollhafen (anstatt in den Freihafen) geht.

Die Zahl der gegenwärtig täglich in den Hamburger Hafen einlaufenden Schiffe beträgt im Durchschnitt etwa 50—60.[1])

Nicht in diese Listen aufgenommen werden die Hochseefischereifahrzeuge (Dampfer und Segler, einschließlich der Finkenwärder Fischerewer), über deren Ein- und Ausgang vielmehr besondere Listen geführt werden.[2])

2. Ausgehender Verkehr. Die zum Auslaufen bestimmten Schiffe erhalten, nachdem sie auf dem Deklarationsbureau durch ihren Expedienten abgemeldet sind, d. h. ihr Abgangsmanifest eingereicht haben (s. unten), unter Rückgabe ihres Meßbriefes einen zweiteiligen Passierschein nach beiliegendem Muster (Anlage 3), auf dessen oberer Hälfte (Nr. 1) rückseitig auch die Zwischenhäfen anzugeben sind, und zwar sowohl diejenigen, die auf der Herreise nach Hamburg angelaufen worden sind, wie die, deren Anlaufen auf der bevorstehenden Ausreise beabsichtigt wird. Beide Teile des Passierscheins werden vom Schiffsexpedienten ausgefüllt und unterzeichnet, der obere Teil bleibt beim Deklarationsbureau, der untere muß vor der Abfahrt des Schiffes vom Expedienten beim Wachtschiff eingereicht werden. Das auslaufende Schiff selbst wird dann vom Wachtschiff oder der Wachtschiff-Barkaß lediglich beobachtet und notiert, unter Umständen auch wohl um seinen Namen angerufen. Im übrigen erfolgt die Eintragung des Schiffes in eine Liste der ausgehenden Schiffe auf Grund der Angaben des Passierscheins in völlig gleicher Weise wie beim Einlaufen. Unterläßt der Schiffsexpedient die Abmeldung beim Wachtschiff und verläßt das Schiff den Hafen nicht auf dem gewöhnlichen Wege, sondern etwa durch den Reiherstieg (nach Harburg usw.), so entgeht es allerdings der Anschreibung am Wachtschiff. In der Regel wird es jedoch trotzdem für die Statistik erfaßt werden, da es ja sein Abgangsmanifest im Deklarationsbureau durch seinen Expedienten einzureichen hat. Selbst

[1]) Die verschiedenen Methoden, mit denen die Anschreibung der einlaufenden Schiffe auf dem Wachtschiff kontrolliert wird, können wir hier übergehen. Eine gewisse Vorbereitung und Kontrolle findet auch dadurch statt, daß seit einiger Zeit die Namen der einlaufenden Schiffe von Cuxhafen mittels Ferndruckers nach dem Hamburger Wachtschiff gemeldet werden.

[2]) Ebenso in Cuxhaven, wo überhaupt die Listenführung über die ein- und ausgehenden Schiffe in ganz ähnlicher Weise wie in Hamburg gehandhabt wird.

Digitized by Google

wenn der dafür haftbare Expedient dies versäumt, kann das Schiff mit seiner Hilfe immer noch nachträglich ermittelt werden, da es ja beim Einlaufen bereits angeschrieben worden ist. Nur wenn es keinen Schiffsexpedienten hat, und etwa schon beim Einlaufen der Aufmerksamkeit des Wachtschiffs entgangen ist, wäre es möglich, daß es sich der Anschreibung gänzlich entzieht; doch dürfte dieser Fall, wenigstens gegenwärtig, selbst bei kleinen Küstenseglern, so gut wie niemals vorkommen.

3. Anschreibung und Bearbeitung des Schiffsverkehrs auf dem Deklarationsbureau. Wie bemerkt, gelangt täglich je eine Blaupause der Listen des einkommenden und ausgehenden Seeverkehrs an das Deklarations- und handelsstatistische Bureau.[1]) Dort werden die Angaben in mehrere laufende Listen übertragen, wobei sie natürlich einer mehrfachen Kontrolle unterliegen. Alsbald nach der Ankunft des Schiffes hat der Schiffsexpedient (Schiffsmakler) ein Ladungsmanifest (Anlage 4) einzureichen, welches außer dem Namen des Schiffers, des Schiffes, der Flagge, dem Herkunftshafen genaue Angaben über sämtliche Bestandteile der Ladung enthält. Ein entsprechendes Manifest ist vor dem Abgang des Schiffes vorzulegen, worauf, wie bemerkt, die Ausstellung des Passierscheins erfolgt. Der ganze Verkehr zwischen dem Schiff und dem Deklarationsbureau wird durchweg durch den Schiffsexpedienten vermittelt, an den sich das Bureau bei allen Beanstandungen hält, und der für die Einlieferung und Vollständigkeit der An- und Abmeldungspapiere haftbar ist. Ferner ist zur Kontrolle der Raumgehaltsangabe der Meßbrief des Schiffes vorzulegen. Ergeben sich hierbei irgendwelche Ausstellungen (worüber weiter unten), so wird der Meßbrief dem Schiffsvermessungsamt zur Begutachtung übersandt und dieses ordnet unter Umständen eine teilweise oder vollständige Nachvermessung des Schiffes an.

In Hamburg bilden somit die teils auf Grund mündlicher Befragung, teils auf Grund schriftlicher Deklarationen ausgefüllten Eingangs- und Abgangslisten des Wachtschiffs das Urmaterial der Schiffsverkehrsstatistik. Die sonst üblichen Zählkarten (von denen gleich zu reden sein wird) kommen in Hamburg nur in einem Falle zur Anwendung, nämlich bei denjenigen Schiffen, die bei der Herreise oder Ausreise Zwischenhäfen anlaufen. Für diese Schiffe werden im handelsstatistischen Bureau Zählkarten[2]) ausgefertigt, wofür alle erforderlichen Angaben dem Passier-

[1]) Diese beiden Bureaus sind eigentlich ein und dieselbe Behörde und sind in zusammenhängenden Räumen untergebracht. Das Deklarationsbureau besorgt die Annahme, das handelsstatistische Bureau die weitere Bearbeitung der Schiffsmeldungen.

[2]) Die Zählkarten sind verschiedenfarbig: weiß für Dampfer, gelb für Segelschiffe, bläulich für Seeleichter. Ankunft und Abgang des Schiffes werden auf ein- und derselben Zählkarte notiert.

Digitized by Google

schein entnommen werden können. Die Herstellung dieser Zählkarten erfolgt ausschließlich für die Zwecke des Kaiserlichen Statistischen Amts, dem sie eingesandt werden und bei dem sie verbleiben; das Hamburger Handelsstatistische Bureau selbst macht keinen Gebrauch davon.

Statistische Aufnahme des Seeschiffsverkehrs in anderen deutschen Häfen.

Die statistische Aufnahme des Schiffsverkehrs wird auch in den übrigen deutschen Häfen nicht ganz einheitlich gehandhabt. Sie stimmt jedoch in der Regel gegenüber dem in Hamburg üblichen Verfahren darin überein, daß die Uraufnahme, die erste Anschreibung des Verkehrs, nicht in Listen, sondern auf einzelnen Zählkarten erfolgt.[1]) Diese sind bei der Ankunft und Abfahrt auszufüllen und durch den Schiffer selbst oder einen Beauftragten (in der Regel den Schiffsmakler, bisweilen auch den Lotsen) bei der Hafenbehörde (Hafenamt, Hafenmeister, Deklarationsbureau) einzureichen, wo sie gesammelt werden. Die Zählkarte enthält im wesentlichen folgende Angaben:

1. Namen des Hafens und des Staates, in dem der Hafen liegt (in Preußen auch den der Provinz oder des Verkehrsgebietes) und laufende Nummer.
2. Art des Schiffes, ob Dampfschiff, Segelschiff oder Seeleichter.
3. Datum der Ankunft oder Abfahrt des Schiffes.
4. Angabe, ob der Anschreibungshafen zu Handelszwecken oder nicht zu Handelszwecken angelaufen ist.[2])

---

[1]) In den bremischen Häfen erfolgt die erste Anschreibung des Verkehrs der ein und ausgehenden Schiffe auf Meldescheinen, welche vom Hafenamt ausgestellt und de Steuerbehörde zur Kontrolle der rechtzeitigen Abgabe der Güteranmeldungen eingeliefert werden Nachdem sie an das Hafenamt zurückgelangt sind, stellt dieses aus den Meldescheinen Listen des täglichen Verkehrs zusammen, welche monatlich dem Bremischen Statistischen Amt zur Bearbeitung zugestellt werden. Letzteres veröffentlicht die Zahlen in den Monatsberichten des Bremischen Statistischen Amts und im Jahrbuch für Bremische Statistik und gibt das Material an das Kais. Statistische Amt weiter. Die reichsstatistischen Zählkarten werden in Bremen, wie in Hamburg, nur auszugsweise im Statist. Amt für diejenigen Schiffe angefertigt, welche Zwischenhäfen angelaufen haben oder anlaufen werden.

[2]) Als zu Handelszwecken angekommen oder abgegangen werden Schiffe gerechnet, welche zum Löschen oder Einnehmen von Ladung, zur Personenbeförderung, zu Zwecken der Hochseefischerei oder zu anderen Handelszwecken ohne Anlaufen eines Hafens (z. B. Steinzangen, Muschel- oder Sandfischen etc.) ein- und ausgelaufen sind. Dagegen gilt es nicht als Anlaufen zu Handelszwecken, wenn Schiffe mit Leichterschiffen, die von demselben Hafen kommen, einläuft und seine Ladung in diese Leichterschiffe löscht oder aus denselben Ladung einnimmt, ferner wenn Schiffe einlaufen wegen Havarie, zur Ausbesserung oder um die Ladung zu trocknen, wegen widrigen Windes, niedrigen Wasserstands, ungünstiger Eisverhältnisse, um Schutz zu suchen, zur Einnahme von Kohlen, Ballast oder Lebensmitteln zum eigenen Gebrauch, zur Quarantäne, als Orderschiff, um den Hafen als Liegeplatz zu benutzen, als Schlepper für andere von ihm geschleppte Fahrzeuge usw. In allen diesen Fällen, in denen das Schiff nicht zu Handelszwecken einläuft oder abgeht, ist der Grund auf der Zählkarte unter „Bemerkungen" anzugeben.

Digitized by Google

5. Flagge des Schiffes (bei deutschen Schiffen der Heimatsstaat).
6. Unterscheidungssignal.
7. Name des Schiffes.
8. Name des Schiffsführers.
9. Heimatshafen (nur bei deutschen Schiffen).
10. Raumgehalt in Registertons netto.
11. Zahl der Besatzung einschließlich des Schiffsführers.
12. Herkunftshafen des Fahrzeugs und Staat, in dem dieser Hafen liegt.
13. Etwaige auf der Reise vom Herkunftshafen nach dem Anschreibungshafen zu Handelszwecken angelaufene Zwischenhäfen in zeitlicher Reihenfolge.
14. Angabe, ob das Schiff im Anschreibungshafen beladen oder in Ballast oder leer angekommen ist.
15. Bestimmungshafen des Fahrzeugs und Staat, in dem dieser Hafen liegt.
16. Etwaige auf der Reise vom Anschreibungshafen zum Bestimmungshafen zu Handelszwecken anzulaufende Zwischenhäfen.
17. Angabe, ob das Schiff nach Teillöschung, nach Zuladung, nach völliger Neubeladung oder in Ballast oder leer abgegangen ist.
18. Bemerkungen (vgl. S. 53 A. 2).

Die Angaben, welche die Zählkarten zu enthalten haben, sind zwar von Reichswegen vorgeschrieben, die Formulare der Zählkarten werden jedoch von den Bundesstaaten ausgegeben und sind in den einzelnen Staaten verschieden (vgl. das als Anlage 5 beigegebene Zählkartenformular). So gibt z. B. Preußen je nach der Art des Schiffes verschiedenfarbige Zählkarten aus, für Segelschiffe weiße, für Seeleichter grüne, für Dampfschiffe blaue, und läßt Ankunft und Abfahrt des Schiffes auf ein und derselben Zählkarte notieren. Lübeck dagegen hat ein weißes Formular für ankommende Schiffe (gleichgültig ob Segelschiff, Dampfschiff oder Seeleichter) und ein blaues für ausgehende. Ebenso geben Oldenburg und Mecklenburg ihre besonderen Formulare aus.

Diese Zählkarten — für jedes ein- und ausgehende Schiff eine, oder, wie erwähnt, in manchen Bundesstaaten zwei — stellen also außer in Hamburg und Bremen das statistische Urmaterial der Schiffsverkehrsstatistik dar. Dabei ist noch zu bemerken, daß für Dampfschiffe, welche auf einer bestimmten kurzen Linie in regelmäßiger Fahrt verkehren, also täglich oder doch mehrmals im Monate oder Jahre mit der gleichen Herkunft und Bestimmung ein- und auslaufen, nicht jedesmal eine besondere

Digitized by Google

Zählkarte ausgestellt zu werden braucht, daß vielmehr für diese eigene Sammelzählkarten (in Preußen z. B. gelbe Formulare) ausgegeben werden, in denen die ein für allemal feststehenden Angaben und dazu die Zahl der Ankünfte und Abfahrten innerhalb eines Jahres einzutragen sind.

Begrenzung des anschreibepflichtigen Seeverkehrs.

Nach den 1907 neuerlassenen Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt B § 1 (Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1907 S. 376) sind von der Anschreibung in den deutschen Hafenplätzen ausgeschlossen: Kriegsschiffe, Regierungs-, Zoll-, Lotsenfahrzeuge, Lustjachten und sonstige nicht zum Erwerbe durch die Seefahrt bestimmte Fahrzeuge, sowie offene Fahrzeuge (ohne festes Deck) von weniger als 10 Registertons Bruttoraumgehalt. Die älteren Bestimmungen enthielten eine solche einschränkende Anweisung nicht, es ist aber anzunehmen, daß die genannten Kategorien von Seeschiffen im wesentlichen schon früher von der Anschreibung des Seeverkehrs ausgeschlossen blieben. — Dagegen fand von jeher eine bestimmte Begrenzung des Seeverkehrs vom Binnenverkehr statt, indem für alle an Binnengewässern (Flüssen, Föhrden, Kanälen, Haffen usw.) liegende Häfen eine bestimmte Grenze gegen die offene See zu festgesetzt war, deren Überschreitung durch die ein- und ausgehenden Schiffe die Anschreibung im Seeverkehr zur Folge hatte. Über die Sonderung der zu Handelszwecken und zu anderen Zwecken verkehrenden Schiffe s. oben S. 53 A. 2, und über die Definition des Herkunfts- und Bestimmungshafens unten S. 93 f.

Die Raumgehalts-Angabe bei der statistischen Anschreibung des Seeverkehrs.

Für die hinsichtlich der Hafenabgaben-Zahlung (und damit auch der statistischen Anschreibung) wichtigste Angabe, nämlich die des Nettoraumgehaltes, ist im allgemeinen die Angabe des nationalen Schiffs-Meßbriefes des Schiffes maßgebend. Voraussetzung dafür, daß diese Angabe ohne weiteres der eines deutschen Meßbriefes gleich geachtet wird, ist aber natürlich, daß die Schiffsvermessung des Staates, dessen Flagge das Schiff führt, nach den gleichen Regeln wie die deutsche gehandhabt wird und daß die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe durch einen Vertrag des betreffenden Staates mit dem Deutschen Reiche festgesetzt worden ist. Dergleichen Verträge hat das Deutsche Reich seit 1873 mit zahlreichen Staaten abgeschlossen und, je nachdem die deutsche Schiffsvermessung oder diejenige der betreffenden Gegenkontrahenten

Digitized by Google

Änderungen erfuhr, erneuert oder abgeändert. Nachfolgend geben wir eine Übersicht über sämtliche von der deutschen Regierung seit 1873 abgeschlossenen Verträge über die Anerkennung der Schiffsmeßbriefe.[1]) Dabei sei noch vorausgeschickt, daß folgende drei Fälle denkbar sind:

a) die fremde Schiffsvermessung stimmt mit der deutschen im wesentlichen völlig überein,

b) sie setzt größere Netto-Abzüge als die deutsche Vermessung fest,

c) sie setzt geringere Netto-Abzüge als die deutsche Vermessung fest.

Im Falle a) werden die fremden Meßbriefe in der Regel ohne weitere Bestimmung in Deutschland anerkannt.[2]) Eine solche glatte Anerkennung war vertragsmäßig festgesetzt zwischen Deutschland und

Großbritannien vom 28. 7. 1896 ab bis zum heutigen Tage (für britische Meßbriefe, die nach dem 26. Aug. 1889 ausgefertigt sind).

Dänemark vom 1. 1. 1873 bis zum 4. 4. 1879 und vom 11. 11. 1895 bis zum heutigen Tage.

Schweden vom 1. 8. 1882 bis 2. 7. 1896.

Norwegen vom 7. 4. 1876 bis 1. 10. 1893,[3])
„ 20. 11. 1896 „ zum heutigen Tage.

Finnland vom 6. 9. 1898 bis 1. 5. 1902.

Rußland vom 13. 5. 1882 bis 6. 9. 1898
und „ 1. 5. 1902 „ zum heutigen Tage.[4])

Niederlande vom 1. 12. 1900 bis zum heutigen Tage.

Österreich-Ungarn vom 1. 1. 1873 bis 30. 4. 1884,
„ 24. 6. 1896 „ zum heutigen Tage.

---

[1]) Die Verträge sind sämtlich abgedruckt im Zentralblatt für das Deutsche Reich in den betreffenden Jahren. Da uns hier nur die Bedeutung der Verträge für die statistische Anschreibung des Verkehrs in den deutschen Häfen interessiert, so können wir diejenige Seite dieser Abmachungen, die die Anerkennung deutscher Meßbriefe im Auslande anbetrifft, hier unberücksichtigt lassen.

[2]) Ein für allemal sei bemerkt, daß sich die in den Verträgen ausgesprochene Anerkennung zunächst nur auf die Meßbriefe bezieht, die nach dem in dem betreffenden fremden Staate bei Abschluß des Vertrages gerade gültigen Schiffsvermessungsverfahren ausgestellt sind. Ältere Meßbriefe werden verschieden behandelt, je nachdem sich das bei ihrer Ausstellung angewendete Meßverfahren zum deutschen verhält. Nicht selten werden ältere Meßbriefe glatt anerkannt, während jüngere Meßbriefe desselben Staates ohne Nachvermessung keine Anerkennung finden.

[3]) Am 1. 10. 1893 wurde in Norwegen die britische Netto-Abzugsregel anstatt der deutschen eingeführt. Von da ab bis zum 1. 7. 1895, wo in Deutschland die Einführung der britischen Regel erfolgte, waren die Voraussetzungen des alten Vertrages hinfällig. Da jedoch die Neuvermessungen der norwegischen Schiffe erst allmählich bis zum Jahre 1895 durchgeführt wurden, so dürften bis zur Abänderung der deutschen Schiffsvermessung zahlreiche Schiffe noch im Besitze ihrer alten Meßbriefe gewesen sein, der alte Vertrag also in diesen Fällen stillschweigend fortbestanden haben.

[4]) Die vorläufig bis 31. 12. 1903 gültige Abmachung ist später verlängert worden.

Digitized by Google

Frankreich vom 2. 10. 1873 bis 21. 3. 1883,[1])
„ 10. 6. 1905 „ zum heutigen Tage
(unter Vorbehalt, daß bei allzu augenfälliger Verschiedenheit des Nettoraumgehaltes Nachvermessungen vorgenommen werden dürfen).
Italien vom 25. 8. 1874 bis 1. 7. 1883.
Belgien vom 1. 4. 1884 bis 1. 1. 1897.
Japan vom 2. 7. 1900 bis zum heutigen Tage.
Vereinigte Staaten vom 20. 2. 1897 bis zum heutigen Tage (unter Vorbehalt, daß Abzüge, die nach der deutschen Schiffsvermessungsordnung von 1895 nicht zulässig sind, nicht anerkannt und zum Nettoraumgehalt hinzu addiert werden).

Im Falle b), wenn also die fremde Schiffsvermessung größere Netto-Abzüge als die deutsche festsetzt, finden die fremden Meßbriefe in deutschen Häfen nur mit Einschränkung Anerkennung. In der Regel wird die Angabe des Bruttoraumgehaltes aus dem fremden Meßbriefe übernommen. Der Nettoraumgehalt wird dagegen entweder durch (meist nur partielle) Nachvermessung festgestellt oder durch Berechnung der nach deutschem Gesetz nicht abzugsfähigen Räume auf Grund der Angaben im fremden Meßbrief und Addierung der so berechneten Räume zum Nettoraumgehalt. Der bei dieser Gelegenheit ausgestellte deutsche Meßbrief kann natürlich auch bei späteren Gelegenheiten als vollgültiger Ausweis dienen. Ebenso ist es zulässig, daß derartige Spezialmeßbriefe nach den deutschen Vermessungsregeln bereits in der Heimat der betreffenden Schiffe ausgestellt werden. In gewissen Ausnahmefällen endlich (wenn eine Nachvermessung oder -berechnung aus -bestimmten Gründen nicht tunlich ist) kann statt der Nachvermessung ein prozentualer Zuschlag zu dem im nationalen Meßbrief des fremden Schiffes angegebenen Nettoraumgehalt erfolgen.

Eine beschränkte Anerkennung dieser Art fanden in Deutschland die Meßbriefe folgender Staaten:

Großbritannien vom 2. 10. 1873 bis 28. 7. 1896.
Dänemark vom 4. 4. 1879 bis 11. 11. 1895.
Schweden vom 1. 11. 1875 bis 1. 8. 1882.
Finnland vom 13. 5. 1882 bis 6. 9. 1898 und vom 1. 5. 1902 bis zum heutigen Tage.

---

[1]) Die vorbehaltlose Anerkennung der französischen Schiffsmeßbriefe war in dem Vertrage vom 2. 10. 1873 ausgesprochen, obwohl in Frankreich die Netto-Abzüge wahlweise nach der britischen oder deutschen Regel gemacht werden konnten und anzunehmen ist, daß so gut wie alle Dampfer nach der günstigeren britischen Regel vermessen waren. Es ist daher wahrscheinlich, daß in dem Jahrzehnt 1873—1883 der Raumgehalt aller französischen Dampfer, die deutsche Häfen besuchten, um 13—15 % zu niedrig angeschrieben ist.

Digitized by Google

Niederlande vom 1. 5. 1877 bis 1. 3. 1895 (?)[1])
Österreich-Ungarn vom 30. 4. 1884 bis 24. 6. 1896.
Frankreich vom 21. 3. 1883 bis 10. 6. 1905 (neu geregelt durch Vertrag vom 11. 8. 1896).
Spanien vom 8. 1. 1880 bis 1. 10. 1896 (neu geregelt durch Vertrag vom 24. 8. 1883) und vom 7. 11. 1905 bis zum heutigen Tage.[2])
Italien vom 1. 7. 1883 bis 1. 10. 1897.

Ähnliche Vereinbarungen, nur in umgekehrtem Sinne, treten ein, wenn, wie unter c) angegeben, die fremden Meßbriefe geringere Abzüge als die deutsche Schiffsvermessung festsetzen. In diesem Falle werden die fremden Meßbriefe ohne Einschränkung anerkannt, die betreffenden Schiffer haben jedoch das Recht, einen Abzug von ihrem abgabepflichtigen Nettoraumgehalt zu verlangen, der der Differenz zwischen dem Nettoraumgehalt nach ihrem heimischen und dem nach deutschem Verfahren entspricht. Der Umfang des in Deutschland abgabepflichtigen Nettoraumgehaltes wird dann entweder aus einem von dem fremden Schiffe mitgebrachten und dem deutschen Meßverfahren entsprechenden Spezialmeßbrief entnommen, oder aus den Angaben des fremden nationalen Meßbriefes berechnet, oder endlich auf Verlangen durch Nachvermessung festgestellt. Ist letztere infolge Beladung des Schiffes nicht möglich, so kann in gewissen Fällen ein prozentualer Abschlag vom nationalen Nettoraumgehalt verlangt werden, der je nach dem in dem betreffenden Staate üblichen Meßverfahren zwischen 2½ % (bei Segelschiffen) oder 5 % (bei Dampfern) und 12 % schwankt.

Ein derartiges Recht stand den Schiffen folgender Staaten vertragsmäßig zu:

Schwedn vom 2. 7. 1896 bis zum heutigen Tage.
Rußland vom 6. 9. 1898 bis 1. 5. 1902.
Griechenland vom 13. 2. 1897 bis zum heutigen Tage.[3])
Spanien vom 1. 10. 1896 bis 7. 11. 1905.
Italien vom 1. 10. 1897 bis zum heutigen Tage.

---

[1]) Die Niederlande hatten bis 18. 9. 1899 Netto-Abzüge nach Donau-Regel, seitdem nach britischer Regel. Da nun Deutschland am 1. 3. 1895 von der deutschen zur britischen Regel überging, so hatten niederländische Dampfer vor 1895 größere, nach 1895 geringere Netto-Abzüge als deutsche. Da jedoch die alte Abmachung von 1877 erst am 1. 12. 1900 durch eine neue ersetzt wurde, so war der vertragsmäßige Zustand vom 1. 3. 1895 bis 1. 12. 1900 nicht ganz klar. Tatsächlich werden die meisten niederländ. Dampfer auf Grund der niederländ. Verordnung vom 13. 12. 1887 Spezialmeßbriefe nach britischer Regel geführt haben, die in Deutschland seit 1895 ohne weiteres anerkannt wurden.

[2]) Spanien hat ganz neuerdings, seit 1910, seine Schiffsvermessung genau nach britischem Muster eingerichtet, so daß der alsbaldige Abschluß einer Vereinbarung, die die völlige gegenseitige Anerkennung der Meßbriefe ausspricht, zu vermuten steht.

[3]) Auch Griechenland hat sich 1909 der britischen Schiffsvermessung angeschlossen, so daß das Recht auf weitere Abzüge hinfällig geworden ist.

Digitized by Google

Belgien vom 1. 1. 1897 bis zum heutigen Tage.

Vereinigte Staaten vom 1. 1. 1873 bis 20. 2. 1897.

Die Schiffe aller anderen Staaten, mit denen Vereinbarungen über die Anerkennung ihrer Schiffs-Meßbriefe nicht existieren, müssen sich beim Besuch deutscher Häfen der Vermessung nach deutschem Verfahren unterziehen.[1]) Dasselbe gilt natürlich für die Schiffe der obengenannten Staaten während der Zeiten, wo die erwähnten Verträge noch nicht existierten oder außer Kraft getreten waren.

Die Schlußfolgerungen, die sich aus der geschilderten Sachlage in bezug auf die Gleichmäßigkeit und Genauigkeit der Statistik ergeben, werden weiter unten erörtert werden (Teil III).

3. Die Bearbeitung und die Zentralstellen der Statistik.

a. Statistik des Schiffsbestandes.

Die Spezialverzeichnisse und Veränderungsnachweise der Seeschiffe sind alljährlich bis zum 1. März von den bundesstaatlichen Behörden (s. o. S. 45 f.)[2]) an die Redaktion für nautische Veröffentlichungen im Reichsamt des Innern einzusenden.[3]) Hier werden sie zunächst einer genauen Prüfung und Verbesserung unterworfen[4]) und hierauf nebst einigen weiteren von anderer Seite zugehenden Mitteilungen (z. B. über die Schiffsbemannung von seiten der Seeberufsgenossenschaft) zur Ausarbeitung der Schiffsverzeichnisse im „Handbuch für die deutsche Handelsmarine" sowie in der „Amtlichen Liste der deutschen Seeschiffe mit Unterscheidungssignalen" (als Anhang zum Internationalen Signalbuch) verwendet, welche jeweils den Schiffsbestand am 1. Januar jedes Jahres wiedergeben und im Juli oder August erscheinen. In dem Maße, als die Bearbeitung dieser Publikationen fortschreitet, werden Teile des Urmaterials an das Kaiser-

---

[1]) Solche Staaten sind insbesondere Portugal, Rumänien, Brasilien, Uruguay, deren Flaggen allerdings nur sporadisch in deutschen Häfen erscheinen. Portugal hat seit 1892 britische Schiffsvermessung, doch besteht ein Anerkennungsvertrag mit Deutschland nicht. Umgekehrt bestehen Anerkennungsverträge mit Chile, Columbien, Nicaragua u. a., die wir als für den Verkehr in deutschen Häfen bedeutungslos hier übergangen haben. — Ob übrigens wirklich in allen Fällen, wie oben erwähnt, eine Nachvermessung stattfindet, sei dahingestellt. Tatsächlich finden gegenwärtig Nachvermessungen fremder Schiffe in deutschen Häfen äußerst selten statt.

[2]) Nur von Hamburg und Bremen wird das Urmaterial zur Herstellung besonderer Statistiken ihres Schiffsbestandes benutzt.

[3]) Früher an das „Reichskanzler-Amt", seit dem 1. Jan. 1880 an das aus diesem hervorgehende Reichsamt des Innern. Die Redaktion für nautische Veröffentlichungen wurde am 1. März 1891 als besondere Behörde innerhalb des Reichsamts eingerichtet, um den für die nautischen Veröffentlichungen eingehenden zahlreichen Schriftstücken den Durchgang durch den Instanzenweg bis hinauf zum Staatssekretär und zurück zu ersparen und so ihre Bearbeitung zu beschleunigen.

[4]) Die von der Redaktion für nautische Veröffentlichungen an die bundesstaatlichen Behörden, besonders nach Preußen, ergehenden Rückfragen erreichen jährlich einen ganz bedeutenden Umfang.

Digitized by Google

liche Statistische Amt weitergegeben und dort in Bearbeitung genommen, derart, daß in dem, wie erwähnt, meist etwa Anfang August erscheinenden „Handbuch für die deutsche Handelsmarine" in der Regel bereits eine vom Statistischen Amt ausgearbeitete vorläufige Statistik über den Schiffsbestand vom 1. Januar enthalten ist. Die endgültige Statistik des Bestandes der deutschen Seeschiffe pflegt dann als Teil I des die Seeschiffahrt behandelnden Jahresbandes der Statistik des Deutschen Reiches im Herbst zu erscheinen.

b. Statistik des Schiffsverkehrs.

Das Urmaterial der Schiffsverkehrsstatistik, die Listen oder Zählkarten der ein- und ausgehenden Schiffe, gelangt von den einzelnen Hafenbehörden zunächst zur statistischen Zentralbehörde ihres Bundesstaates.[1]) Hier werden aus dem Urmaterial Übersichten über den Verkehr jedes Hafens nach den vorgeschriebenen Mustern[2]) zusammengestellt, die zum Teil bereits von seiten der betreffenden bundesstaatlichen statistischen Behörde zu Veröffentlichungen benutzt werden.[3])

Derartige Veröffentlichungen sind z. B. die monatlichen Nachweise über Hamburgs Seeschiffahrt, ferner die jährlich erscheinenden „Tabellarischen Übersichten des Hamburgischen Handels", beide zusammengestellt vom Handelsstatistischen Bureau in Hamburg, die „Monatsberichte des Bremischen Statistischen Amts" und das „Jahrbuch für Bremische Statistik (zur Statistik des Schiffs- und Warenverkehrs)". Ebenso wird das Material verschiedentlich zu Veröffentlichungen lokaler Schiffahrtsbehörden und Handelskammern benutzt.

Um einen Begriff von der Verarbeitung des Materials zur Schiffsverkehrsstatistik zu geben, sei das in Hamburg befolgte Verfahren in Kürze geschildert.

Der Inhalt der täglich vom Wachtschiff an das Deklarationsbureau eingehenden Listen wird im Handelsstatistischen Bureau zunächst in das sogenannte Seeschiffahrtsjournal übertragen, welches die gleichen Rubriken wie die Wachtschiffliste der einkommenden Schiffe enthält, außerdem aber für jedes Schiff gleich die Angabe des gezahlten Tonnengeldes sowie die auf den Abgang des Schiffes bezüglichen Angaben (nach der

[1]) Es sind dies in Preußen das Statistische Landesamt, in Hamburg das Handelsstatistische Bureau, in Bremen das Statistische Amt.

[2]) Vgl. Bestimmungen über die Statistik der Seeschiffahrt vom 27. Juni 1907 (Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1907 S. 377). Die älteren Bestimmungen finden sich in D R St N. F. Bd. 101, S. 137f.

[3]) Daher können die Hamburger und Bremer Statistiken bedeutend früher erscheinen als die Reichsstatistik, vgl. Deutscher Nautischer Verein, Verhandlungen des 39. Vereinstages S. 109f., 114f. S. auch die nachfolgende Schilderung der Bearbeitung der Statistik in Hamburg.

Digitized by Google

Wachtschiffliste der ausgehenden Schiffe), nämlich Datum, Abgangs-Manifestnummer, Nummer des Passierscheins, Bestimmungshafen, Staat (bei deutschen Häfen Küstenstrecke), in dem dieser liegt, Stunde des Abgangs, Besatzung. Bei jedem Schiffe werden also die auf seine Ankunft und seine Abreise bezüglichen Daten in einer Liste vereinigt. Überdies sind die Angaben (insbesondere die des Raumgehaltes) nötigenfalls hier korrigiert, und die Schiffe sind durch Schreibung mit verschiedener Tinte, Unterstreichung usw. bereits in gewisse Kategorien eingeteilt, so daß sich bei den weiteren zahlenmäßigen Zusammenstellungen die zu einer Gruppe gehörigen Schiffe ohne Schwierigkeit aus dem Seeschiffahrtsjournal herausziehen lassen. So sind z. B. beladene Schiffe mit schwarzer, leere oder in Ballast gehende mit roter Tinte geschrieben (und zwar in sämtlichen sie betreffenden Angaben), Dampfschiffe sind rot, außereuropäische Herkunfts- und Bestimmungshäfen schwarz unterstrichen. Wenn ein Schiff in den Zollhafen eingelaufen ist, wird dies durch ein beigesetztes Z zu erkennen gegeben.

Die täglich aus dem Schiffsjournal sich ergebenden Summen der einlaufenden und der ausgehenden Schiffe[1]) (nebst den Summen der auf sie bezüglichen Angaben wie Raumgehalt und Besatzung) werden, nach gewissen Rubriken geordnet, in eine Monatsliste eingetragen, derart, daß jede Tagesangabe unter die vorhergehende zu stehen kommt, und am letzten Tage des Monats sogleich in sämtlichen Rubriken die Schlußsummen für den ganzen Monat gezogen werden können. Diese werden sofort in Druck gegeben und erscheinen als monatliche Veröffentlichung bereits am 2. Tage des neuen Monats, unter dem Titel „Hamburgs Seeschiffahrt vom 1. Januar bis Ende (des betreffenden Monats)"; m. a. W., es werden die Summen der vorhergehenden Monate vom 1. Januar ab hinzugezählt, so daß Ende Dezember sogleich die Jahresschlußsumme vorliegt und Anfang Januar publiziert werden kann. In sämtlichen monatlichen Nachweisen wie in den Jahresschlußnachweisen werden überdies die Vergleichszahlen für den entsprechenden Zeitraum der vorhergehenden Jahre hinzugefügt.

Unabhängig von diesen Zusammenstellungen zu den monatlichen Nachweisen findet die Bearbeitung des Materials zu den Jahresnachweisen der hamburgischen und der Reichsstatistik statt. Zu diesem Behufe werden die im Laufe eines Monats verkehrenden Seeschiffe, Schiff für Schiff nach geographischen Gruppen und Herkunfts- oder Bestimmungshäfen geordnet, in neue Listen übertragen unter Angabe des Eingangs- oder Abgangsdatums, der Manifestnummer, Flagge, Bauart (bei Dampfern auch des Namens), Art der Ladung, Besatzung, Nettoraumgehalt in RT. Leere

[1]) Eine gewisse Kontrolle dieser Summen findet dadurch statt, daß unabhängig von ihnen aus dem Seeschiffahrtsjournal eine Übersicht über die täglich im Hafen liegenden Schiffe durch Addition der einlaufenden und Subtraktion der auslaufenden Schiffe hergestellt wird.

Digitized by Google

und in Ballast gehende Schiffe werden durch Eintragung mit roter Tinte ausgesondert. Die Hauptgruppen bilden die geographischen Strecken, wie sie für die Schiffsverkehrsstatistik der deutschen Reichsstatistik festgesetzt sind (vgl. Bestimmungen zur Statistik der Seeschiffahrt 1907, Anlage D). Innerhalb der Hauptgruppen wird nach einzelnen Häfen gesondert. Für jeden Hafen ist die Summe gezogen, und zwar getrennt nach

beladenen } Dampfern
leeren }

beladenen } Segelschiffen
leeren }

Am Schluß werden die Summen für die ganze Küstenstrecke rekapituliert und die Hauptsummen gezogen. Eine zweite Rekapitulation nach Flaggen kommt hinzu (in Hamburg beim Verkehr mit Großbritannien auch eine besondere Rekapitulation für Kohlenschiffe). Eine solche Liste hat also etwa folgende Gestalt:

Angekommene Seeschiffe.
Monat Januar 1910.

In den Freihafen seewärts eingehend über Cuxhaven

Hull.	Am Schluß:
(Folgen die einzelnen Schiffe in der oben beschriebenen Weise angeschrieben und am Schluß zusammengezählt).	Rekapitulation Großbritannien, Küste an der Nordsee
London (ebenso),	a) Schlußsummen nach Häfen,
Newcastle (ebenso)	b) „ nach Flaggen (darunter Kohlenschiffe n. Flaggen geordnet).
usw. usw.	

Großbritannien, Küste an der Nordsee.

Derartige Listen werden für jeden Monat des Jahres, sechzehn an der Zahl, hergestellt, nämlich für:

I. Angekommene Seeschiffe.

a) Dampfer und Segelschiffe

1. in den Freihafen seewärts eingehend (über Cuxhaven)	1
2. in den Freihafen seewärts eingehend durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal	1
3. in den Zollhafen seewärts eingehend (über Cuxhaven)	1
4. in den Zollhafen seewärts eingehend durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal	1
	4

Digitized by Google

b) Schlepper- und Leichterverkehr	
Dieselben Rubriken wie unter a)	4
II. Abgegangene Seeschiffe.	
Dieselben Rubriken wie unter I a) und b)	8
	16 Listen.

Aus diesen Listen endlich werden Übersichten entsprechend den Bestimmungen des Bundesrats über die Statistik des Seeverkehrs von 1907, Anlage C Muster 2, 3, 4 und 5 zusammengestellt (vgl. Zentralblatt für das Deutsche Reich 1907 S. 382 f.), welche angeben:

1. (Muster 2) Die in den einzelnen Hafenplätzen des Bundesstaates (hier also Hamburg und Cuxhaven) insgesamt angekommenen und abgegangenen Seeschiffe (und dieselben, getrennt in zu Handelszwecken und in nicht zu Handelszwecken angekommene und abgegangene Fahrzeuge).
2. (Muster 3) Die im Bundesstaat[1]) (hier Staat Hamburg) angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt nach Ländern oder Küstenstrecken der Herkunft und Bestimmung[2]) und nach Flaggen.
3. (Muster 4). Die in den einzelnen Häfen des Bundesstaats angekommenen und abgegangenen Schiffe, getrennt
   a) nach Ländern oder Küstenstrecken der Herkunft und Bestimmung,[2])
   b) nach Flaggen.
4. (Muster 5). Die in den einzelnen Häfen des Bundesstaats angekommenen und abgegangenen Schiffe nach Häfen der Herkunft und Bestimmung.

Die letztgenannten Übersichten werden direkt aus den Zählkarten auch von denjenigen bundesstaatlichen statistischen Behörden zusammengestellt, die, wie das Preußische Statistische Landesamt, keine Statistik des Seeverkehrs veröffentlichen. Die Übersichten gehen sodann von den bundesstaatlichen Behörden an das Kaiserliche Statistische Amt weiter, um dort ihre endgültige Zusammenstellung und Bearbeitung für die Reichsstatistik zu erfahren. Das statistische Urmaterial, die Zählkarten oder die Listen der ein- und ausgehenden Schiffe, bleibt im allgemeinen bei den bundesstaatlichen statistischen Behörden liegen. Nur diejenigen Zählkarten, in denen von den ein- und ausgehenden Schiffen berührte

[1]) In Preußen in den einzelnen Küstenstrecken, als Ostpreußen, Westpreußen etc.
[2]) Über die Bedeutung dieser Ausdrücke s. S. 93 f.

Digitized by Google

Zwischenhäfen vermerkt sind,[1]) werden an das Kaiserliche Statistische Amt weitergegeben und dienen hier zur Herstellung einer Übersicht über Zwischenreisen.

Die Übersichten müssen bis zum 1. Juni jedes Jahres von den bundesstaatlichen Behörden an das Kaiserliche Statistische Amt eingereicht werden. Die Statistik über den Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen erscheint dann als Teil III des die Seeschiffahrt behandelnden Jahresbandes der Statistik des Deutschen Reiches in der Regel in den ersten Monaten des nächstfolgenden Jahres.

c. Statistik der selbständigen Seereisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Häfen.

Ende jedes Jahres ergeht von den bundesstaatlichen Behörden (in Preußen den Regierungspräsidenten, in Hamburg vom Handelsstatistischen Bureau im Namen der Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe usw.) an die Reeder, deren Schiffe nach außerdeutschen Hafenplätzen verkehren, die Aufforderung, die selbständigen Reisen ihrer Schiffe zwischen außerdeutschen Häfen anzugeben. Als selbständige Reisen werden solche angesehen, die nicht als Zwischenreisen auf der Fahrt nach und von deutschen Hafenplätzen gelten können. Die Anschreibung dieser Reisen erfolgt von seiten der Reeder auf besonderen, ihnen zugesandten Erhebungsvordrucken nach dem beiliegenden Muster (Anlage 6), die für Dampfschiffe in weißer, für Segelschiffe in gelber und für Seeleichter in blauer Farbe gehalten sind. Die ausgefüllten Erhebungsvordrucke gehen (in Preußen durch Vermittlung der Regierungspräsidenten, in Hamburg der Schiffsregister-Behörde usw.) an die bundesstaatlichen statistischen Zentralbehörden, welche daraus Gesamtübersichten für den Bereich ihres Bundesstaates nach dem vorgeschriebenen Muster (Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1907 S. 394—95 Muster 1 u. 2) herstellen und diese bis zum 1. August an das Kaiserliche Statistische Amt einsenden.

d. Schiffahrtsstatistische Publikationen des Kaiserlichen Statistischen Amtes.

Die gesamte, die Seeschiffahrt betreffende Statistik erscheint jährlich unter dem Titel „Die Seeschiffahrt im Jahre . . ." als ein Band der „Statistik des Deutschen Reiches", deren Bände ohne Rücksicht auf den Inhalt fortlaufend numeriert werden. Die Bände, welche die Seeschiffahrt behandeln, tragen folgende Nummern:

---

[1]) Wie oben S. 53 bemerkt, werden solche Zählkarten in Hamburg ausschließlich für die Zwecke des Kais. Statist. Amts ausgefüllt.

Digitized by Google

Jahrgang					Jahrgang				
1873	I.	Reihe	Band	13	1892	Neue	Folge	Band	69
1874	I.	„	„	18	1893	„	„	„	75
1875	I.	„	„	21	1894	„	„	„	81
1876	I.	„	„	26	1895	„	„	„	87
1877	I.	„	„	31	1896	„	„	„	93
1878	I.	„	„	38	1897	„	„	„	99
1879	I.	„	„	44	1898	„	„	„	124
1880	I.	„	„	51	1899	„	„	„	130
1881	I.	„	„	56	1900	„	„	„	137
1882	I.	„	„	62	1901	„	„	„	144
1883	Neue	Folge	„	11	1902	Band	154		
1884	„	„	„	17	1903	„	160		
1885	„	„	„	21	1904	„	167		
1886	„	„	„	27	1905	„	174		
1887	„	„	„	35	1906	„	180		
1888	„	„	„	42	1907	„	187		
1889	„	„	„	49	1908	„	225		
1890	„	„	„	56	1909	„	234		
1891	„	„	„	62					

Jeder Jahrgang zerfällt in folgende Abteilungen:

I. Der Bestand der deutschen Seeschiffe (Kauffahrteischiffe) am 1. Januar des folgenden Jahres und die Veränderungen im Bestande während des Jahres.

II. Die Schiffsunfälle an der deutschen Küste (Schiffe aller Nationen) und die Verunglückungen deutscher Seeschiffe während des Jahres.

III. Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen während des Jahres.

IV. Die Seereisen deutscher Schiffe während des Jahres und zwar
a) zwischen deutschen Häfen,
b) „ deutschen und außerdeutschen Häfen,
c) „ außerdeutschen Häfen.

Ferner wird neuerdings unter dem Titel „Die deutsche Flagge in den außerdeutschen Häfen" eine jährliche Übersicht über den Umfang, in dem deutsche Schiffe am Verkehr außerdeutscher Hafenplätze teilnehmen, veröffentlicht. Diese Übersicht gibt zunächst für jedes Land insgesamt, dann für einzelne wichtigere Häfen an:

1. den Gesamtverkehr aller Seeschiffe
a) eingehend, b) ausgehend, in RT netto,

Digitized by Google

2. den Verkehr der einheimischen Schiffe
a) eingehend, b) ausgehend, in RT netto,
3. den Verkehr der deutschen Schiffe
a) eingehend, b) ausgehend, in RT netto,
4. den Verkehr der britischen Schiffe
a) eingehend, b) ausgehend, in RT netto.

Außer den Gesamtziffern werden dabei gesonderte Zahlen aufgeführt für Dampfschiffe und für solche Schiffe, die Ladung gelöscht oder (beim ausgehenden Verkehr) eingenommen haben (hier wieder sämtliche Schiffe und Dampfschiffe getrennt).

Diese statistische Übersicht ist für die Jahre 1903—06 als Ergänzungsheft zu den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reiches (und zwar jeweils als Ergänzung zu Heft II der Jahrgänge 1904—08) erschienen. Seit 1907 wird sie als besonderer Jahresband in der fortlaufenden Reihe der Bände der Statistik des Deutschen Reiches herausgegeben.

e. Statistische Zentralstellen des Auslandes für die Schifffahrtsstatistik und ihre Publikationen.

1. Großbritannien. Zentralstelle: [Board of Trade], Commercial, Labour and Statistical Department. Publikationen des Bestands und Verkehrs: Seit 1871: Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for the year . . . (jährlich 1 Band).

2. Norwegen. Zentralstelle: Det Statistiske Centralbureau, Christiania. Publikationen: Die Statistik des Bestandes und Schiffsverkehrs ist enthalten in einzelnen Bänden (jährlich einem) von Norges officielle Statistik, deren Bände ohne Rücksicht auf den Inhalt fortlaufend numeriert sind. Die die Schiffahrt (Bestand und Verkehr) behandelnden Bände tragen den Untertitel: Tabeller vedkommende Norges Skibsfart i aaret . . . und führen innerhalb der Gesamtreihe folgende Nummern:

1873	2.	Raekke	C	No.	3 c	1884	3.	Raekke	No.	13
1874	„	„	„	„	„	1885	„	„	„	34
1875	„	„	„	„	„	1886	„	„	„	59
1876	„	„	„	„	„	1887	„	„	„	80
1877	„	„	„	„	3 b	1888	„	„	„	105
1878	„	„	„	„	„	1889	„	„	„	130
1879	„	„	„	„	„	1890	„	„	„	149
1880	„	„	„	„	„	1891	„	„	„	169
1881	„	„	„	„	„	1892	„	„	„	192
1882	„	„	„	„	„	1893	„	„	„	213
1883	„	„	„	„	„	1894	„	„	„	240

Digitized by Google

1895	3.	Raekke	No.	262	1902	3.	Raekke	No.	87
1896	„	„	„	288	1903	„	„	„	110
1897	„	„	„	310	1904	5.	„	„	13
1898	„	„	„	333	1905	„	„	„	47
1899	4.	„	„	5	1906	„	„	„	66
1900	„	„	„	32	1907	„	„	„	89
1901	„	„	„	62					

3. Schweden. Zentralstelle: Kommerskollegium. Publikationen: Kommerskollegii underdåniga Berättelse för år . . . (jährlich) [Untertitel:] Bidrag till Sveriges officiella Statistik.

Bis 1894 wurden Bestand und Schiffsverkehr des inländischen und des auswärtigen Handels in zwei getrennten Teilen dieser Statistik herausgegeben, nämlich: E. Inrikes Sjöfart och Handel (jährlich ein Heft). F. Utrikes Handel och Sjöfart (jährlich ein Heft, seit 1891 jährlich in zwei Heften: I. Utrikes Handel, II. Utrikes Sjöfarten).

Seit 1895 ist die Statistik des in- und auswärtigen Schiffsverkehrs und des in beiden Richtungen verwendeten Schiffsbestandes in einem Jahresband vereinigt (dagegen von der Handelsstatistik getrennt) unter dem Titel: [Bidrag till Sveriges officiella Statistik] E. Sjöfart.

4. Dänemark. Zentralstelle: Statens Statistiske Bureau. Publikationen: Die Schiffahrtsstatistik ist enthalten in dem von dem genannten Bureau jährlich herausgegebenen Statistisk Tabelværk, und der betreffende Jahresband führt folgenden Untertitel: bis 1882 einschl.: Vare-Indførselen og Udførselen, Handels-Flaaden, Skibsfarten samt Brændevins-Frembringelsen; 1883—1896: Kongerigets Handelsflaade og Skibsfart; seit 1897: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart.

5. Rußland. Zentralstelle: Bis 1895: Centralnyj Statističeskii Komitet [Ministerstva vnutrennych del] (= Statistisches Zentralkomitee im Ministerium des Innern). Seit 1896: Statističeskoe Otdelnie Otdela Torgovago Moreplavenija Ministerstva Torgovli i Promyšlennosti (= Statistische Sektion der Abteilung für Handelsschiffahrt im Ministerium für Handel und Industrie). Publikationen: Bis 1895 einschl. wurden nur vereinzelt offizielle Bestandsstatistiken veröffentlicht, und zwar in dem in mehrjährigen Abständen erscheinenden Annuaire statistique de la Russie 1884—85 (Bestand von Ende 1884 u. 1885), 1890 (Best. von Anfang 1887). In den 70er Jahren erschien überhaupt keine russische Bestandsstatistik, dagegen wurde eine solche, die Jahre 1866—69 umfassend, 1872 im Statistischen Jahrbuch des Russischen Reiches, II. Serie 4. Bd., veröffentlicht. Erst 1896 begann die planmäßige Publikation der russischen Bestandsstatistik in dem Werke: Marine Marchande Russe. Répertoire des bâtiments au 1. Janvier . . . [Russkii Torgovli Flot]. 1897 und 1898 erschienen hierzu

Digitized by Google

Nachträge und seit 1899 wird das genannte Werk mitsamt der Bestandsstatistik jährlich herausgegeben. (Vgl. Nachträge.)

6. Finnland. Zentralstelle: Statistiska Centralbyrån. Publikationen: Die Schiffsverkehrs- und Bestandsstatistik bildet einen Teil der jährlich erscheinenden: Finnlands officiella Statistik (früher Bidrag till F. o. St.) und führt den Untertitel: Handel och Sjöfart (på Ryssland och Utrikes orter). Die Statistik des Schiffsbestandes ist in dem diesen Titel führenden Heft seit 1871 jährlich erschienen, ausgenommen für die Jahre: 1881, 1883, 1884, 1888, 1889, 1890, 1891, für welche eine Bestandsstatistik überhaupt nicht existiert.

7. Niederlande. Zentralstelle: Bis 1876 einschl.: Departement van Financien, seit 1877: Departement van Landbouw, Nijverheid en Handel. Publikationen: Bis 1876 wurde die Bestands- und zugleich die Verkehrsstatistik alljährlich im 2. Gedeelte der Statistiek van den Handel en de Scheepvaart van het Koningrijk der Nederlanden veröffentlicht. Seit 1877 erscheint die Schiffahrtsstatistik von der des Handels getrennt, unter dem Titel: Statistiek der Scheepvaart (seit 1898 Statistiek van de Zeescheepvaart). Diese Publikation zerfiel 1877 in 2 Teile:

1. Schiffsunfälle (Staten betreffende Strandingen, Schipbreuken, en andere ongevallen).
2. Bestands- und Verkehrsstatistik (Koopvaardijvloot, Scheepvaartsbeweging, Bemanning).

Seit 1878 ist die Statistik in folgende 3 Abteilungen geteilt.[1])

1. Koopvaardijvloot (Bestand), Scheepvaartsbeweging, Bemanning.
2. Scheepsrampen en Reddingswezen (Schiffsunfälle).
3. Vrachtvaart (door Nederlandsche schepen van vreemde havens op vreemde havens).

8. Belgien. Zentralstelle: Ministère des Finances. Publikationen: Bestands- und Verkehrsstatistik werden zusammen in der jährlich unter folgendem Titel erscheinenden Handelsstatistik veröffentlicht: Statistique de la Belgique. Tableau Général du Commerce avec les Pays Etrangers pendant l'année . . . . ., publié par le Ministre des Finances. Die Bestandsstatistik basierte übrigens bis 1902 nicht auf offiziellen Erhebungen, sondern auf den Angaben der Schiffahrtszeitung „Le Lloyd anversois", erst seit 1903 außerdem auf Angaben der Douane.

9. Frankreich. Zentralstelle: Direction Générale des Douanes. Publikationen: Die Bestands- und Verkehrstatistik ist 1872—1895 enthalten in Tableau Général du Commerce de la France (jährlich 1 Band).

---

[1]) Die Untertitel der einzelnen Teile haben bisweilen im Wortlaut, doch nicht im Sinne, gewechselt.

Digitized by Google

Seit 1896 bildet die Schiffahrtsstatistik den II. Band des jährlich erscheinenden Tableau Général du Commerce et de la Navigation.

10. Spanien. Nach Kiær führen die spanischen Jahresstatistiken des Schiffsbestandes den Titel: Cuadros estadísticos que manifestan el estado de la marina mercante española. Über die neueren Veröffentlichungen der spanischen Bestandsstatistik war nichts in Erfahrung zu bringen. (Vgl. Nachträge.)

11. Portugal. Eine regelmäßige Bestandsstatistik wird nicht veröffentlicht. Nur für die Jahre 1884 und 1885 ist eine solche im Annuaria Estatistico de Portugal, herausgegeben von der Direcção geral do commercio e industria im Ministerio das obras publicas, commercio e industria, erschienen. Ihre Angaben beruhen hauptsächlich auf den Mitteilungen der jährlich von der Direcção geral da marinha veröffentlichten, dem amtlichen „Handbuch der deutschen Handelsmarine" vergleichbaren Lista dos navios da marinha portuguesa. (Vgl. Nachträge.)

12. Italien. a) Bestandsstatistik: Zentralstelle: bis 1880 Direzione generale della statistica; seit 1881: Direzione generale della marina mercantile. Publikationen: Bis 1880 bildete die Bestandsstatistik einen Appendice der jährlich erscheinenden Seeverkehrsstatistik (s. u.) unter dem Titel: Personale e materiale della marineria mercantile — Costruzioni navali — Infortuni marittimi. Seit 1881 wird die Bestandsstatistik jährlich unter folgendem Titel veröffentlicht: Sulle condizioni della marina mercantile italiana. Relazione del Direttore generale della marina mercantile al Ministro della marina.

b) Die Verkehrsstatistik erscheint seit 1861 jährlich unter dem Titel: Movimento della navigazione nei porti del Regno (Pubblicazione della Direzione generale della Statistica). (Vgl. Nachträge.)

13. Österreich. Zentralstelle: bis 1904 Börsendeputation (Deputazione di Borsa) in Triest. Seit 1905: Triester Handels- und Gewerbekammer (Camera di Commercio e d'Industria). Publikationen: Eine regelmäßige offizielle Bestandstatistik erscheint erst seit 1879 in der „Statistik der Seeschiffahrt und des Seehandels in den Österreichischen Häfen" (Statistica della Navigazione e del Commercio Marittimo nei Porti Austriaci), herausgegeben im Auftrage des k. k. Handelsministeriums von der obengenannten Behörde. Vor 1879 wurden jedoch Übersichten über den Stand der österreichisch-ungarischen Handelsflotte in der von dem statistischen Bureau der Triester Handelskammer (Officio statistico della Camera di Commercio e d'Industria) bearbeiteten Jahresbericht „Movimento della Navigazione in Trieste" veröffentlicht. Dieselben Publikationen enthalten die Verkehrsstatistik.

Digitized by Google

14. Ungarn. Zentralstelle: Kgl. Ungar. Statistisches Zentralamt. Publikationen: Bis 1892 einschließlich existierte eine besondere Veröffentlichung der ungarischen Bestandsstatistik nicht, der Bestand der ungarischen Handelsflotte wurde vielmehr in der obengenannten österreichischen Publikation der Triester Börsendeputation mit berücksichtigt (bis 1894 einschl.). Seit 1893 dagegen wird die ungarische Handelsflotte gesondert behandelt im „Ungarischen Statistischen Jahrbuch", welches zugleich die Verkehrsstatistik enthält. Außerdem erschien 1909 eine rückblickende Übersicht über die Entwicklung der ungarischen Handelsflotte in den Jahren 1867—1907 in den Ungarischen Statistischen Mitteilungen. Neue Serie 24. Bd. Die Schiffs- und Warenbewegung im Hafen von Fiume in den Jahren 1906 und 1907, S. 48*.

15. Griechenland. Zentralstelle: Bureau de Statistique im Finanzministerium. Publikationen: Eine Bestandsstatistik ist nur vorhanden für die Jahre 1871—75 im „Tableau Général du Commerce de la Grèce" und 1887—1894 im „Commerce de la Grèce avec les Pays étrangers". Von da an scheint eine Veröffentlichung der Schiffsbestandsstatistik wieder unterblieben zu sein.

16. Vereinigte Staaten von Amerika. a) Bestandsstatistik. Zentralstelle: Bis 1884: Register of the Treasury; seit 1884: Bureau of Navigation. Diese am 5. Juli 1884 begründete Behörde ressortierte bis 1903 zum Treasury Department, seit dem 1. Juli 1903 zu dem neugegründeten Department of Commerce and Labor. Publikationen: Bis 1883 einschl. bildete die amerikanische Schiffsbestandsstatistik einen Teil der unter folgendem Titel erscheinenden statist. Publikation: Treasury Department. Annual Statements (früher Annual Report) of the Chief of the Bureau of Statistics on the Commerce and Navigation of the United States for the Fiscal Year ended June 30, ... Seit 1884 einschl. erscheint die Bestandsstatistik gesondert unter dem Titel: Annual Report of the Commissioner of Navigation for the Fiscal Year ending June 30, ... Doch wurde sie bis 1892 daneben in den oben genannten Annual Statements weiter publiziert.

b) Verkehrsstatistik: Zentralstelle: Bureau of Statistics (im Treasury Department, seit 1903 im Department of Commerce and Labor). Die Verkehrsstatistik wird in den oben genannten Annual Statements veröffentlicht, die seit 1893 den Titel führen: The Foreign Commerce and Navigation of the United States for the Year ending June 30, ...

17. Japan. Zentralstelle: Bureau Général de Statistique im Cabinet Impérial. Publikationen: Bestands- und Verkehrsstatistik werden seit 1887 in dem jährlich erscheinenden Résumé Statistique de l'Empire du Japon

Digitized by Google

veröffentlicht, und zwar datiert die erste auf diese Weise bekannt gegebene Schiffsbestandsstatistik vom Dezember 1884.

f. Die Statistik der Klassifikationsgesellschaften (Organisation und Publikationen).

Bureau Veritas.

Die 1828 begründete Schiffsklassifikationsgesellschaft „Bureau Veritas" mit dem Sitz in Paris (8 Place de la Bourse) gibt seit 1873 jährlich als Beilage zu ihrem General-Register der Handelsmarine (Répertoire Général de la Marine Marchande) eine internationale Bestandsstatistik [1]) sämtlicher Handelsflotten heraus. Diese enthält, getrennt nach Dampfern und Seglern, Zahl und Bruttoraumgehalt (seit 1890/91 daneben auch, aber nur bei Dampfern, Nettoraumgehalt) aller eine gewisse Größe überschreitenden Schiffe der verschiedenen Handelsflotten an, gleichgültig, ob die Schiffe bei Veritas klassifiziert sind oder nicht. Als untere Größengrenze sind für Dampfer 100 Registertons, bei Seglern 50 Registertons angenommen, und zwar war bei Feststellung dieser Grenze bis 1889/90 der Bruttoraumgehalt, seit 1890/91 der Nettoraumgehalt maßgebend, so daß die Statistik vor und nach 1890 nicht ganz auf der gleichen Basis aufgebaut ist. Diejenigen Dampfer und Segler, deren Größe 100 RT und 50 RT nicht erreicht, sind in einer besonderen Statistik, jedoch nur, soweit sie bei Veritas klassifiziert sind, aufgeführt. Maßgebend für die Größenangabe ist die nationale Schiffsvermessung jedes Schiffes, ein Umstand, der natürlich die internationale Vergleichbarkeit der für die einzelnen Länder angegebenen Raumgehaltszahlen einigermaßen beeinträchtigt. Nur seegehende Schiffe, keine Flußdampfer usw. sind im Generalregister und in der Statistik enthalten.[2])

Die Aufstellung der Veritas-Statistik vollzieht sich folgendermaßen. Über die ganze Welt sich verteilend, sind in allen wichtigeren Schiffahrtsplätzen Experten des Bureau Veritas ansässig, natürlich um so näher beieinander, je mehr Bedeutung ein Land für Schiffahrt und Schiffbau besitzt. In Deutschland befinden sich Experten in Hamburg (und Cuxhaven), Bremerhaven (und Bremen), Brake, Emden, Flensburg, Lübeck, Rostock, Barth, Stettin, Swinemünde, Danzig, Königsberg, Memel.[3]) Jedem dieser

---

[1]) Außerdem veröffentlicht Bureau Veritas eine Statistik der Schiffsverluste und -Unglücksfälle, sowie der Neubauten, An- und Verkäufe.

[2]) Auch die auf den großen amerikanischen Seen verwendeten Schiffe finden nur insoweit Berücksichtigung, als sie außerdem zur Hochseeschiffahrt dienen. Le relevé général ne comprend les navires des Lacs Américains qu'autant que nous sommes informés que ces navires font également la Navigation de Haute Mer (Mitteilung des Bureau Veritas).

[3]) Außerdem Experten für Materialprüfungen in Essen, Karlsruhe, St. Johann-Saar, Gleiwitz und Magdeburg.

Digitized by Google

Experten ist die Aufsicht über einen bestimmten Distrikt übertragen, und es liegt ihm die Pflicht ob, alle in seinen Inspektionsbereich fallenden Änderungen im Schiffsbestand, als Neubauten, Abwrackungen und Totalverluste, An- und Verkäufe, Umbauten usw., in Form von Veränderungs- und Neubaunachweisen dem in Hamburg befindlichen Hauptbureau für Deutschland zu melden. Das Hamburger Bureau stellt die Meldungen zusammen und sendet sie an das Zentralbureau in Paris weiter. Hierbei handelt es sich immer um Angaben, die die einzelnen Schiffe betreffen, nicht um Statistiken. Erst das Pariser Zentralbureau arbeitet auf Grund des General-Registers, das den vorjährigen Bestand angibt, die Statistik aus, indem es die in den Veränderungsnachweisen angeführten Abgänge abrechnet und die Zugänge zuzählt.

Amtliches Material der verschiedenen Staaten, insbesondere die amtlichen Schiffslisten werden, soweit möglich, benutzt. Natürlich aber ist das Bureau durchaus darauf angewiesen, dieses Material durch die Auskünfte seiner Experten und alle sonst zugänglichen Informationen zu ergänzen. In der Regel werden nämlich nur die amtlichen Listen für das Vorjahr benutzt werden können, da der Druck des Segler-Registers von Ende Mai bis Ende Juni stattfindet, der des Dampfer-Registers etwa am 10. Juli beginnt und in den ersten Tagen des August abgeschlossen ist, während die amtlichen Listen frühestens im Herbst zu erscheinen pflegen.

Über das Maß von Zuverlässigkeit, das den statistischen Zahlen des Bureau Veritas innewohnt, ist es schwer ein begründetes Urteil zu fällen. Jedenfalls darf die große Schwierigkeit der Aufstellung einer solchen internationalen Statistik, namentlich was die etwas entlegeneren Länder anbetrifft, wo die Experten geringer an Zahl sind und sich das Material schlechter beschaffen können, nicht unterschätzt werden. Laufen schon in den offiziellen Statistiken mancherlei Fehler unter, so darf erst recht an ein solches ohne amtliche Hilfsmittel arbeitendes Institut nicht ein zu strenger Maßstab gelegt werden. Immerhin darf nicht verschwiegen werden, daß z. B. gelegentlich auch große Seeschiffe noch jahrelang im General-Register und in der Statistik figurierten, obwohl sie in Verlust gegangen waren. Ferner mag dahingestellt bleiben, ob die Angabe des Nettoraumgehaltes immer das Ergebnis der letzten Vermessung des Schiffes wiedergibt. Auch bei der Zusammenstellung der Statistik scheint, namentlich in früheren Jahren, nicht immer mit der nötigen Sorgfalt verfahren worden zu sein. Doch wird die Veritas-Statistik immer als eine wertvolle Quelle betrachtet werden müssen, da sie von allen internationalen Statistiken den längsten Zeitraum fortlaufend bis zur Gegenwart umfaßt und dabei durchweg den Brutto-Raumgehalt der Schiffe angibt.

Digitized by Google

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

Die bekannte große britische Schiffsklassifikationsgesellschaft dieses Namens (Zentralbureau London E. C. 71 Fenchurch Street) gibt seit 1890/91 zu ihrem jährlich erscheinenden Internationalen Schiffs-Register einen Appendix-Band heraus, der u. a. eine Bestandsstatistik sämtlicher Handelsflotten enthält.

Diese weist für die einzelnen Länder nach: Zahl, Brutto- und Netto-Raumgehalt und Baumaterial aller seegehenden[1]) Dampfer von 100 RT brutto Größe und darüber, sowie Zahl, Nettoraumgehalt und Baumaterial aller seegehenden Segelschiffe von 100 RT netto und darüber, gleichgültig ob die Schiffe bei Lloyd's klassifiziert sind oder nicht. Für die Raumgehaltsangabe ist ebenso wie bei Veritas, laut Key to the Register, im allgemeinen die offizielle Schiffsvermessung des Heimatlandes maßgebend. Wird der Raumgehalt nichtbritischer Schiffe, deren Heimatland eine von der britischen abweichende Vermessung hat, ausnahmsweise nach britischer Vermessungsregel mitgeteilt, so wird die Raumgehalts-Zahl angeblich durch liegenden Druck gekennzeichnet. In Wirklichkeit wird dieser Grundsatz nicht immer beobachtet, z. B. nicht bei Schweden seit 1895, was für die Beurteilung der schwedischen Raumgehaltszahlen von schwerwiegender Bedeutung ist.[2]) Im einzelnen ist dabei noch zu bemerken, daß bei Großbritannien unterschieden wird zwischen United Kingdom und Colonies (bei Veritas gibt es nur die beides zusammenfassende Rubrik Anglais), ferner daß bei den Vereinigten Staaten seit 1899/1900 gesondert angegeben wird der Bestand für

a) Sea

---

[1]) Flußschiffe, insbesondere amerikanische Flußdampfer, sind nur dann in der Statistik enthalten, wenn sie bei Lloyds klassifiziert sind, was bei ausschließlich im Flußdienst verwendeten Schiffen, z. B. Mississippidampfern, anscheinend kaum jemals der Fall.

[2]) The tonnage recorded in the Register Book in type like that shown at the side hereof (stehend) is, with a few exceptions, the official registered tonnage measured according to the law of the country to which the vessel belongs. For some foreign vessels, the tonnage which is recorded has been measured in accordance with Britisch rules and is accepted by British law. In such cases, the fact is indicated by the use of italic figures (liegende Typen). So geben die Erläuterungen an. Wie jedoch Stichproben im Register 1909/10 ergeben haben, ist der Raumgehalt der schwedischen Dampfer zwar durchweg nach britischer Vermessung mitgeteilt, die betreffenden Zahlen aber trotzdem mit stehenden Typen gedruckt. Wie Herr O. Isakson, Surveyor of Lloyds Register in Stockholm, auf Anfrage Herrn Prof. W. Laas unter dem 15. 11. 10 mitzuteilen die Güte hatte, ist seit 1895 der Netto-Raumgehalt der schwedischen Dampfer in Lloyds Register nicht nach der nationalen, sondern nach der britischen Vermessungsregel aufgegeben, woraus sich die teilweise sehr beträchtlichen Differenzen zwischen den Angaben bei Lloyds und bei Veritas für schwedische Dampfer erklären (Vgl. unten S. 85 A. 1). Dieses Verfahren von Lloyds Register ist natürlich für die internationale Statistik ein Vorteil. Zu wünschen wäre aber, daß die irreführende Wiedergabe der schwedischen Raumgehalts-Zahlen durch stehende Drucktypen geändert würde.

Digitized by Google

b) Northern Lakes
c) Philippine Islands (seit 1906/07)
d) Total

während früher nur der Gesamtbestand verzeichnet war. Aus Holz gebaute britische und amerikanische Schiffe, die auf den Großen Seen verkehren, sind nach Angabe seit 1899/1900 nicht in das Register und die Statistik aufgenommen, ebenso japanische Segelschiffe von weniger als 300 RT netto Größe (Angabe von 1904/5). Ebenso mußten seit 1897/98 zahlreiche kleinere Segelschiffe, die vor allem in Griechenland, der Türkei, Südrußland und Niederländisch-Indien beheimatet waren, mangels genügender Informationen aus dem Register gestrichen werden. Daher sinken seit diesem Jahre in den betreffenden Ländern die Segelschiffszahlen der Statistik ganz bedeutend, die der Türkei sind z. B. 1897/98 um nicht weniger als 841 Schiffe und 156 163 RT geringer als im Vorjahre!

Die Herstellungsweise der Statistik ist im Prinzip dieselbe wie bei Veritas. Die Zahl der Experten oder „Surveyors" ist bei Lloyd's geringer als bei Veritas, dafür sind jedoch Lloyd's Surveyors nicht, wie die meisten Veritas-Experten, nur nebenamtlich für das Register tätig, sondern zu drei Vierteln ausschließlich Beamte der Gesellschaft[1]), eine Maßregel, die von günstigem Einfluß auf die Verläßlichkeit der Angaben ist. In Deutschland befinden sich, außer einer Anzahl binnenländischer Surveyors für Materialprüfungen, 4 Experten an der Küste, in Hamburg (für Elbe, Schleswig-Holstein, Mecklenburg), Stettin (für Pommern), Danzig (für Preußen) und Bremerhaven (für Bremen, Hannover außer Elbegebiet, Oldenburg). Jeder dieser Surveyors an der Küste steht in direktem Verkehr mit dem Londoner Zentralbureau, und sendet diesem alle Nachrichten über Veränderungen am Schiffsbestand fortlaufend zu. In zahlreichen Fällen läßt das Zentralbureau dann wieder Rückfragen ergehen, die an die Surveyors und Agenten, oder direkt an die Reeder gerichtet werden. Die Angaben der Surveyors erstreckten sich zunächst und mit besonderer Genauigkeit auf ihren Inspektionsbereich, betreffen jedoch alle sonstigen Änderungen, die ihnen z. B. für das übrige Deutschland zu Ohren kommen, so daß eine gewisse gegenseitige Kontrolle der Experten stattfindet. Die Quelle der Angaben bilden in erster Linie die persönlichen Kenntnisse und Erkundigungen der Surveyors. Als Unterlage für die endgültigen, besonders die zahlenmäßigen, Daten[2]) dienen den Surveyors die amtlichen Angaben, wie sie z. B. in Deutschland entweder im amtlichen Handbuch für die deutsche Handelsmarine stehen, oder (soweit es sich um Neu-

[1]) 1910 waren von 310 Surveyors 232 ausschließlich Beamte der Gesellschaft.
[2]) Die vorläufigen Neubau-Anzeigen des Surveyors geben nicht den Raumgehalt, sondern Deplacement und Tragfähigkeit nach Mitteilung der Werften an.

Digitized by Google

bauten handelt, die darin noch nicht verzeichnet sind) vom Kais. Schiffsvermessungsamt in Berlin auf Anfrage von Lloyd's Surveyors hin auf besonderen Vordrucken mitgeteilt werden. Neubauten werden daher auch erst in das Register (und damit in die Statistik) aufgenommen, wenn sie vollständig ausgerüstet und in Dienst gestellt sind — ein Umstand, der manche Differenzen mit anderen Statistiken, z. B. den Neubaulisten des Germanischen Lloyd, erklärt. Auch von den Regierungen der übrigen Hauptseestaaten erhält Lloyd's Register in ausgedehntem Maße amtliche Auskünfte. Die Angaben fremder Klassifikationsgesellschaften und ihrer Register werden dagegen im allgemeinen nicht benutzt.

Eine Statistik stellen Lloyd's Surveyors ebenso wie die Veritas-Experten nicht zusammen, diese wird vielmehr ausschließlich im Zentralbureau in London auf Grund des Registers und der eingesandten Veränderungsnachweise ausgearbeitet. Das Register wird jeweils am 30. Juni abgeschlossen und erscheint ca. 4 Wochen später in Druck.

Im allgemeinen ist Lloyd's Statistik als zuverlässig anerkannt. Auch die Art der Organisation bietet eine Gewähr für ihre Zuverlässigkeit. Eine direkte Kontrolle von seiten der Reeder findet dadurch statt, daß alle drei Jahre die im Register abgedruckte Liste der Reeder (mit Verzeichnis der jedem zugehörigen Schiffe) ausschnittweise den betreffenden Reedern zur Korrektur zugesandt wird. Für gewisse überseeische Länder sind natürlich manche Ungenauigkeiten unvermeidlich (vgl. oben).

Germanischer Lloyd.

Obgleich der Germanische Lloyd keine internationale Schiffsbestandstatistik herausgibt, seien doch diesem für die deutsche Seeschiffahrt so wichtigen Unternehmen im Anschluß an die eben behandelten älteren fremden Klassifikationsgesellschaften Bureau Veritas und Lloyds einige Worte gewidmet. Der Germanische Lloyd, eine Aktien-Gesellschaft mit dem Sitze in Berlin, hat wie diese in erster Linie die Klassifikation von Seeschiffen zum Zweck. Die Klassifikation erfolgt nach bestimmten in den jährlich im Register veröffentlichten „Vorschriften für die Klassifikation von Seeschiffen" niedergelegten Grundsätzen und soll den Schiffahrtsinteressenten, namentlich den Versicherungsgesellschaften, die Möglichkeit zur Beurteilung des Zustandes der einzelnen Seeschiffe gewähren. Klassifiziert werden alle Seeschiffe, gleichgültig welcher Nationalität, die die Klassifikation beantragen, auch können Neu- und Umbauten von Schiffen unter Aufsicht des Germanischen Lloyd ausgeführt werden, in welchem Falle sie ein besonderes Klassifikationsabzeichen erhalten. Alle klassifizierten Schiffe sowie diejenigen nichtklassifizierten deutschen Schiffe,

Digitized by Google

deren Bruttoraumgehalt 50 RT übersteigt, werden unter Angabe der erteilten Klasse, der Größe, Abmessungen, Baumaterialien, Maschinen, Kessel, des Besitzers, Heimatsortes, Führers, der Bauwerft, des Baujahrs, kurz aller für die Beurteilung irgendwie wichtigen Merkmale und Eigenschaften im „Internationalen Register" des Germanischen Lloyd aufgeführt, das man also als eine Art Adreßbuch der deutschen und der vom Germanischen Lloyd klassifizierten fremden Seeschiffe bezeichnen kann. Das Register erscheint jährlich zu Anfang Januar, und wird durch monatliche Nachträge auf dem laufenden erhalten. Es würde wertvolles Material bieten zu einer Statistik der deutschen Seeschiffe nach Gesichtspunkten, die in der Reichsstatistik nicht zur Geltung kommen. Eine solche Bestandsstatistik gibt der Germanische Lloyd, wie erwähnt, nicht heraus, dagegen veröffentlicht er zwei andere Statistiken:

1. eine monatlich erscheinende Statistik der Seeschäden (Totalverluste und Beschädigungen), geordnet nach der Art des Schadens (gestrandet, zusammengestoßen usw.) und getrennt nach Dampfern und Seglern. Berücksichtigt werden dabei alle gemeldeten Seeschäden, gleichgültig, welche Nationalität das betreffende Schiff besitzt und ob es vom Germanischen Lloyd klassifiziert ist oder nicht. In jeder Monatsstatistik werden in einer besonderen Übersicht die seit Beginn des Jahres bis zu dem betreffenden Monat angeführten Seeschäden sumiert, so daß für den 31. Dezember eine Unfallstatistik für das ganze Jahr vorliegt. Eine Anordnung der beschädigten und verlorenen Schiffe nach der Nationalität findet nicht statt, seit Januar 1911 aber werden die einzelnen Schiffe unter Charakterisierung ihres Unfalls namentlich aufgeführt.

2. Eine jährlich zu Beginn des Jahres erscheinende Statistik über die im Vorjahr auf deutschen Schiffswerften und für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge (einschl. der Kriegsschiffe), geordnet nach den Werften und unter Angabe des Schiffsnamens oder der Baunummer der Reederei, des Heimatsortes, des Materials, der Dimensionen, des Raumgehaltes, der Verwendung, Zahl der Schrauben, Cylinder, Kessel, des Systems der Maschine und der indizierten Pferdestärken.

Andere Klassifikationsgesellschaften.

Ähnliche Register wie Lloyds, Veritas und der Germanische Lloyd geben noch einige andere Klassifikationsgesellschaften heraus, wie Norske Veritas (Norwegen), Record of American and Foreign Shipping (Vereinigte Staaten von Amerika), Great Lakes Register (Vereinigte Staaten und Kanada), British Corporation (Großbritannien), Registro Italiano (Italien) und Veritas Austro-Ungarico (Österreich-Ungarn). Ihr Tätigkeitsbereich

Digitized by Google

und ihre Publikationen beschränken sich aber noch mehr, als dies beim Germanischen Lloyd der Fall ist, auf die nationale Handelsflotte des betreffenden Landes. Internationale Statistiken veröffentlichen diese Gesellschaften sämtlich nicht.

g. Kiærs Internationale Schiffahrtsstatistik.

(Statistique Internationale de la Navigation Maritime.[1])

Der 7. Internationale Statistische Kongreß im Haag 1869 übertrug dem Statistischen Zentralbureau des Königreichs Norwegen die Ausarbeitung einer internationalen Schiffahrtsstatistik. Unter der Leitung seines Chefs A. N. Kiær widmete sich das Zentralbureau dieser schwierigen Aufgabe. Das Resultat seiner Arbeit erschien in den Jahren 1876 bis 1897 in fünf Bänden unter dem Titel:

Statistique Internationale. Navigation Maritime. Ouvrage rédigé par A. N. Kiær, publié par le Bureau Central de Statistique du Royaume de Norvège.

I. Jaugeage des Navires[2]) (Christiania 1876).
II. Les Marines Marchandes (Christ. 1881).
III. A. Jaugeage des Navires (Renseignements complémentaires). B. Les Marines Marchandes 1880—1886 (Christ. 1887).
IV. Mouvement de la Navigation (Christ. 1892). Zu diesem letzten Bande erschien endlich als Ergänzung in norwegischer Sprache:
V. International Skibfartsstatistik. Tabeller vedkommende Skibfartsbevægelsen 1872—1894 og Handelsflaaderne 1886—1896 (Kristiania 1897).

Diese fünf Bände geben Auskunft über folgende Gebiete der Schiffahrtsstatistik:

1. Die Vermessung der Seeschiffe in allen schiffahrttreibenden Ländern, bis zum Stande des Jahres 1890 etwa.
2. Den Bestand der Handelsflotten aller schiffahrttreibenden Länder in den Jahren 1871—1895 (für die meisten außerdem in den Jahren 1850—70 und für einige 1815 bis 1850), dargestellt nach den verschiedensten Richtungen, als z. B. absoluter Umfang an Zahl und Tonnage, Verteilung nach Größenklassen und Verwendung, Verhältnis der Tonnage zu Bevölkerung und Flächenraum der verschiedenen Länder, Wachstum der Transportkraft, Neubauten, Verunglückungen, An- und Verkäufe usw.

---

[1]) Im Folgenden zitiert als Stat. Int. Bd. I—V.
[2]) Bei diesem Band zeichnete neben Kiær als Verfasser T. Salvesen.

Digitized by Google

3. Den Schiffsverkehr aller Länder und der wichtigsten Häfen in den Jahren 1872—1894, ebenfalls nach den verschiedensten Richtungen hin veranschaulicht.

Als Grundlage der Aufstellungen über den Schiffsbestand dienen die offiziellen statistischen Angaben der einzelnen Länder.[1]) Natürlich haben diese Zahlen, je nach der in dem betreffenden Staate üblichen Maßeinheit und Methode der Schiffsvermessung, eine ganz verschiedene Bedeutung. Um sie daher auf eine vergleichbare Basis zu bringen, ist als internationale Maßeinheit die Registertonne netto nach dem System Moorsom angenommen; der Nettoabzug für Dampfer wird dabei nach der deutschen Regel berechnet. Auf Grund der eingehenden Untersuchungen des I. Bandes wird nun für die Dampfschiffe und Segelschiffe jedes Landes ein bestimmter Faktor berechnet, mit dem die offiziellen Zahlen multipliziert werden, um die Zahlen in internationalen Maßeinheiten, in Tonneaux internationaux, zu ergeben.[2])

Ferner aber mußte, um eine wirkliche internationale Vergleichbarkeit zu erzielen, eine gemeinsame untere Größengrenze der Schiffe angenommen werden. Als solche wurden 50 internationale RT festgesetzt, doch konnte diese Scheidung in den meisten Ländern nur mit annähernder Genauigkeit vorgenommen werden, da, selbst wo die offiziellen Statistiken Schiffe von unter 50 RT und über 50 RT unterscheiden, diese 50 nationalen RT ja nur stellenweise mit den berechneten 50 internationalen RT übereinstimmen (vgl. insbesondere die Erörterungen in Statist. Internat. Bd. II Introduction § 3 S. 5 f., Bd. III S. XXVII Observations, S. 5 A. 2). Doch ist von dieser Aussonderung der Schiffe von 50 internat. RT und darüber nur in einigen der statistischen Tabellen Kiærs Gebrauch gemacht, in anderen sind außerdem versuchsweise die Schiffe von 20—50 RT (II, Appendice Nr. 1, 11 usw.) oder von 20 RT und darüber (III, Appendice Nr. 1) zusammengestellt, im übrigen jedoch sind die offiziellen Ziffern ohne Berücksichtigung einer unteren statistischen Grenze übernommen und in internationale RT umgerechnet. In einigen Tabellen seines Werkes hat Kiær ferner die Leistungsfähigkeit der Handelsflotten noch besser zu erfassen gesucht, indem er, um die größere Transportkraft der

[1]) An einigen wenigen Stellen sind die Zahlen privater Statistiken, wie die des Bureau Veritas usw. verwendet.

[2]) Die ursprünglich aufgestellte Tabelle der Reduktionsfaktoren (Stat. Intern. I, 43) wurde später, nach Abschluß des I. Bandes, noch etwas modifiziert; die wirklich angewendeten Reduktionsfaktoren sind in Bd. II, S. 70 der Stat. Intern. zusammengestellt. Für einzelne Länder wurden auch, je nach der Änderung ihres Meßverfahrens oder dem Fortschritt in der Durchführung der Vermessung, in verschiedenen Perioden verschiedene Reduktionsfaktoren angenommen (z. B. für britische Dampfer 1850—55 : 0,935, 1856 : 0,98, 1857 : 1,04, 1858 : 1,08, 1859 : 1,09, 1860 : 1,11, 1861—1880 ff. : 1,12). Der Tonneau international entspricht übrigens genau der in den 70er und 80er Jahren in Deutschland geltenden Maßeinheit, sowohl für Dampfer wie für Segler ist daher der Reduktionsfaktor der deutschen statistischen Zahlen = 1.

Digitized by Google

Dampfer zum Ausdruck zu bringen, 1 Dampfertonne = 3 Seglertonnen rechnet, d. h. also die Dampfertonnage, ausgedrückt in internationalen RT, mit 3 multipliziert (vgl. seine Erörterungen Bd. II, Introduction S. 10). Die so gewonnene Größe bezeichnet er als Calcul approximatif de la force de transport des navires oder kurz als Tonnage calculé (von dieser Berechnungsweise wurde insbesondere bei der graphischen Darstellung der Handelsflotten Bd. II, 72—73 Gebrauch gemacht).

Was die Statistik des Schiffsverkehrs anbetrifft, so sind ebenfalls zur Umrechnung der offiziellen Zahlen in internationale RT für jedes Land bestimmte Faktoren in Anwendung gekommen, welche jedoch keineswegs immer mit den für die Berechnung der Schiffsbestandszahlen des betreffenden Landes benutzten Faktoren übereinstimmen.[1]) Gelegentlich sind jedoch auch die offiziellen Verkehrsziffern ohne Umrechnung mitgeteilt.[2])

Vermöge ihrer exakten, nach wissenschaftlichen Prinzipien erfolgenden Aufstellung ist die Kiærsche Internationale Statistik eine sehr wertvolle statistische Publikation, und es ist zu bedauern, daß sie bis jetzt keine Fortsetzung gefunden hat.

h. Sonstige Internationale Schiffsbestandsstatistiken.

Eine vielbenutzte internationale Bestandsstatistik veröffentlicht der Britische Board of Trade alljährlich in einem seiner Blaubücher, den „Tables showing the Progress of Merchant Shipping in the United Kingdom and the Principal Maritime Countries", und zwar sind darin Angaben enthalten über die Handelsflotten Großbritanniens, der Britischen Kolonien, Rußlands, Finnlands, Norwegens, Schwedens, Dänemarks, Hamburgs, Bremens (!), des Deutschen Reiches, Hollands, Belgiens, Frankreichs, Spaniens, Portugals (seit 1904), Italiens, Österreichs, Ungarns, Griechenlands, der Vereinigten Staaten, Chinas, Japans. Die Ziffern sind den Landesstatistiken entnommen, und es ist bei jeder vermerkt, wie die betreffende Landesstatistik hinsichtlich der unteren Größengrenze und sonstigen Begrenzung verfährt. Doch sind die hierüber wie über die verschiedenen Vermessungen gemachten Mitteilungen weder vollständig noch

[1]) Hierüber, sowie über die sonstige Behandlung der offiziellen Zahlen (welche den Küstenverkehr, den Verkehr von Schiffen, die mehrere Häfen anlaufen, usw. in verschiedenem Maße berücksichtigen) vergleiche man die Anmerkungen Stat. Internat. IV, S. 14 ff., 38 f., 53 f., 85 f., 124 f., 173.

[2]) So sind in den Tabellen Bd. IV Nr. 1 und 2 neben den Zahlen in internationalen RT die offiziellen Zahlen für beladene und unbeladene Dampfer mitgeteilt, indem angenommen wird, daß beim Seglerverkehr nur geringfügige Differenzen zwischen der berechneten internationalen und der offiziellen Tonnage bestehen. In Bd. IV, Nr. 5 und 6, sind die offiziellen Zahlen und für die Totalsumme jedes Landes die berechnete internationale Tonnage, in Bd. V Nr. 6 endlich ausschließlich die offiziellen Zahlen mitgeteilt.

Digitized by Google

immer zutreffend.[1]) Eine gemeinsame untere Größengrenze ist nicht durchgeführt, und, was noch bedenklicher ist, die Ziffern geben, je nach der in jedem Lande üblichen statistischen Methode, den Netto- oder Bruttoraumgehalt (diesen in den letzten Jahren für Vereinigte Staaten, Spanien und Portugal) an, ohne daß zu den Zahlen ein entsprechender Vermerk gemacht wäre. Ein solches Verfahren verleitet natürlich zu Fehlschlüssen, und die beliebte Verteidigung der Statistiker, daß sie für den Mißbrauch ihrer Zahlen nicht verantwortlich gemacht werden könnten, hält hier nicht Stich. Denn die in den einleitenden Preliminary Notes des Blaubuches über die verschiedene Anwendung des Netto- und Bruttoraumgehaltes in den einzelnen Staaten gemachten Bemerkungen können nicht als ausreichend gelten; die meisten Benutzer werden diese Bemerkungen übersehen und die Zahlen nehmen, wie sie sie finden, in der völlig gerechtfertigten Voraussetzung, daß in vergleichenden Übersichten ein gemeinsamer Maßstab zugrunde gelegt ist. Die mangelnde Durchführung einer gemeinsamen unteren Größengrenze wird dadurch einigermaßen wettgemacht, daß für Großbritannien, Norwegen, Schweden, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Vereinigte Staaten eine Größenklasseneinteilung nach dem Schema: unter 50, 50—100, 100—500, 500 bis 1000, 1000—2000, 2000—3000, 3000—4000, 4000 und darüber gegeben wird. Aber auch die Zahlen dieser Übersicht geben je nach dem Brauch des Landes Netto- o d e r Bruttoraumgehalt an. Durch diese Mängel wird die Brauchbarkeit der Internationalen Statistik des Board of Trade wesentlich beeinträchtigt, und sie sollte jedenfalls nur mit Vorsicht benutzt werden.[2])

Ähnliche internationale Statistiken, die meist auf den Angaben der Landesstatistiken beruhen, z. T. aber auch auf die Statistiken des britischen Blaubuches sowie der Klassifikationsgesellschaften zurückgreifen, somit einen selbständigen Wert nicht beanspruchen können, werden auch noch an einigen anderen Stellen veröffentlicht, so in dem amerikanischen Annual Report of the Commissioner of Navigation (seit 1884), im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich (seit 1903), im Jahresbericht über die italienische Handelsmarine (Sulle Condizioni della Marina mercantile Italiana) und an anderen Orten.

---

[1]) So ist zu den Zahlen Österreichs bemerkt, daß sie die Schiffe von mehr als 100 RT umfassen und auch die Fahrzeuge der Donauschiffahrt enthalten. Beides trifft nicht zu: Die Zahlen umfassen die in Langer Fahrt und in Großer Küstenschiffahrt tätigen Schiffe, o h n e eine bestimmte Größengrenze, und ferner enthalten sie irgendwelche Flußfahrzeuge nicht.

[2]) Über die Zuverlässigkeit der Angaben des englischen Blaubuches vgl. auch Hansa 1903 S. 435.

Digitized by Google

III. Bewertung der Schiffahrtsstatistik.

Nachdem wir im I. Kapitel die Grundzüge der Schiffsvermessung und ihre nationalen Unterschiede, im II. Kapitel die Herstellung und Bearbeitung der Schiffahrtsstatistik erörtert haben, bleibt uns noch übrig, festzustellen, welche Folgerungen hinsichtlich des Wertes, der Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit der Schiffahrtsstatistik aus unseren Feststellungen zu ziehen sind.

Es ergibt sich dabei, um das Resultat gleich vorwegzunehmen, daß die Zuverlässigkeit und Vergleichbarkeit der Schiffahrtsstatistiken in hohem Grade beeinträchtigt wird, und zwar sowohl durch die Art der Schiffsvermessung wie durch die Art der statistischen Aufnahme und Bearbeitung des Bestandes und Verkehrs. Während aber die aus letzterer sich ergebenden Unrichtigkeiten und Schwierigkeiten teils in der menschlichen Unvollkommenheit begründet, also unvermeidlich, aber auch relativ geringfügig sind, teils durch geeignete Maßregeln einigermaßen ausgeglichen werden können, sind die aus der Schiffsvermessung entspringenden Fehlerquellen derart, daß sich zwar im allgemeinen ihr erheblicher Einfluß auf die Statistik konstatieren läßt, daß es aber nur selten möglich ist, die Fehler zahlenmäßig zu erfassen und zu verbessern. In weitaus den meisten Fällen muß man sich begnügen, ganz allgemein auf die Unzuverlässigkeit der Statistik hinzuweisen, zur Vorsicht bei ihrer Benutzung zu mahnen und vor zuweitgehenden Schlußfolgerungen zu warnen.

1. Fehlerquellen der Schiffsvermessung.

Nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht über die wichtigsten Unterschiede in der Schiffsvermessung in den bedeutenderen Seestaaten, und über ihre Änderungen seit Beginn der 70er Jahre:

Digitized by Google

Tabelle A. **Entwicklung der Schiffsvermessung in den wichtigeren Seestaaten seit 1870.**

	Bruttovermessung	Nettoabzüge für Maschinen- und Kohlenräume	Bemerkungen betreffs sonstiger Nettoabzüge
Belgien			
I. bis 1883	Alte holländische von 1819	Maschinen- und Brennstoffräume wurden nicht mitvermessen	
II. seit 1884	Wie in Großbritannien	Deutsche Regel	
Dänemark			
I. 1867—1878	Wie in Großbritannien	Britisch. Regel mit 50 % Höchstgrenze	
II. 1878—1894	„	Donau-Regel	
III. seit 1894	„	Britische Regel	
Deutsch. Reich			
I. 1873—1895	Wie in Großbritannien, seit 1888 Doppelböden nicht einvermessen	Deutsche Regel	
II. seit 1895	Wie in Großbritannien	Britische Regel	
Finnland			
I. bis 1877	Alte Lasten-Vermessung		
II. seit 1877	Wie in Großbritannien	Britisch. Regel mit 40 % Höchstgrenze	
Frankreich			
I. bis 1889	Französ. Bruttovermessungen s. S. 13 f.	Britisch. Regel (bis 1887 mit 40 % Höchstgrenze) und Deutsche Regel n. Wahl	

Digitized by Google

	Bruttovermessung	Nettoabzüge für Maschinen- und Kohlenräume	Bemerkungen betreffs sonstiger Nettoabzüge
II. 1889—1893	Französ. Bruttovermessungen s. S. 13 f.	Britische Regel, Vergleichsgröße: Tonnage total	Einführung der Espaces inutilisables in die Vermessung
III. 1893—1904	„	Britische Regel, Vergleichsgröße: Volume de la coque	
IV. seit 1904	Wie in Großbritannien	Britische Regel nach britischem Muster	
Griechenland			
I. bis 1878	Alte franz. Vermessung von 1837	?	
II. 1878—1897	Wie in Großbribritannien	Donau-Regel	
III. 1897—1909	„	Britische Regel m. Modifikationen	
IV. seit 1909.	„	Britische Regel n. britisch. Muster	
Großbritannien			
I. 1854—1889	System Moorsom	Britische Regel	Bis 1867 Mannschaftsräume b. 5% nicht einvermessen, seit 1867 Mannschaftsräume ohne Höchstgrenze abgezogen
II. 1889—1906	Dgl. Doppelböden u. „offene" Aufbauten nicht einvermessen, s. S. 10 f.	„	Mannschafts-, Navigations- etc. Räume, Segelkammern

Digitized by Google

	Bruttovermessung	Nettoabzüge für Maschinen- und Kohlenräume	Bemerkungen betreffs sonstiger Nettoabzüge
III. seit 1906	Dgl. Doppelböden u. „offene" Aufbauten nicht einvermessen, s. S. 10 f.	Britische Regel	Dgl. und Wasserballasttanks
Italien			
I. 1873—1883	Wie in Großbritannien	Deutsche Regel	
II. seit 1883	„	Britische Regel	
Niederlande			
I. 1876—1899	Wie in Großbritannien	Donau-Regel	
II. seit 1899	„	Britische Regel	
Norwegen			
I. 1876—1893	Wie in Großbritannien	Deutsche Regel	
II. seit 1893	„	Britische Regel	
Österr.-Ungarn			
I. 1871—1882	Wie in Großbritannien	Deutsche Regel	
II. seit 1883	„	Britische Regel (wahlweise)	
Portugal			
I. bis 1892	Alte portugiesische Kubikmetervermessung von 1844/70	Deutsche Regel	
II. seit 1892	Wie in Großbritannien	Britische Regel	
Rußland			
I. bis 1879	Alte Lasten-Vermessung	?	
II. 1880—1900	Wie in Großbritannien	Deutsche Regel	
III. seit 1901	„	Britische Regel	

Digitized by Google

	Bruttovermessung	Nettoabzüge für Maschinen- und Kohlenräume	Bemerkungen betreffs sonstiger Nettoabzüge
Schweden			
I. 1875—1881	Wie in Großbritannien	Britische Regel	
II. seit 1881	„	Deutsche Regel	
Spanien			
I. 1876—1897	Wie in Großbritannien	Donau-Regel	
II. 1897—1910	„	Britische Regel m. Modifikationen	
III. seit 1910	„	Brit. Regel nach brit. Muster	
Verein. Staaten			
I. 1865—1882	Wie in Großbritannien	Keine Abzüge	
II. 1882—1895	„	Donau-Regel	
III. seit 1895	„	Britische Regel	

Gegenwärtig ist der Zustand der, daß man sich allerdings einer gewissen Einheitlichkeit in der Schiffsvermessung nähert, indem von fast allen bedeutenderen Seestaaten die britische Brutto- und Netto-Vermessung, insbesondere auch die britische Regel betreffs der Netto-Abzüge für Maschinenräume, angenommen ist. Eine Ausnahme bilden allein Rumänien und Ägypten (Suez-Kanal-Verwaltung), wo die Donau-Regel, sowie Belgien und Schweden, wo die deutsche Regel für Maschinenraum-Nettoabzüge befolgt wird. Ist also hierin ein Fortschritt unverkennbar, so wird anderseits das Verhältnis zwischen Brutto- und Netto-Raumgehalt der Dampfer (nach britischen Regeln) immer unbefriedigender, und der Netto-Raumgehalt der Dampfer fortgesetzt eine für statistische Zwecke unbrauchbarere Größe. Das andauernde, dabei aber in den verschiedenen Seestaaten ungleichmäßige Sinken des Netto-Raumgehaltes der Dampfer im Verhältnis zum Brutto-Raumgehalt erhellt aus folgender Übersicht über die Brutto- und Nettotonnage der Dampferflotten Großbritanniens, Deutschlands, Frankreichs und Schwedens, wobei nur die Dampfer von über 100 RT netto berücksichtigt sind (Tonnenzahlen nach Bureau Veritas[1]).

[1]) Nach Lloyds Statistik ist die Entwickelung im Ganzen ähnlich, nur verläuft sie stätiger. Die auch sonst zu beobachtende Sprunghaftigkeit der Veritas-Zahlen spricht nicht

Digitized by Google

Tabelle B. **Verhältnis des Netto- zum Brutto-Raumgehalt bei den Dampferflotten Großbritanniens, des Deutschen Reiches, Frankreichs und Schwedens 1890—1909 (nach Veritas).**

	Großbritannien			Deutschland			Frankreich			Schweden		
	Brutto RT	Netto RT	Netto bildet % v. Brutto	Brutto RT	Netto RT	Netto bildet % v. Brutto	Brutto RT	Netto RT	Netto bildet % v. Brutto	Brutto RT	Netto RT	Netto bildet % v. Brutto
1890/91	8 043 872	5 106 581	63,48	930 754	656 182	70,51	805 983	484 990	60,17	172 013	126 642	73,62
1891/92	8 536 094	5 369 952	62,91	1 083 307	762 195	70,36	843 486	500 516	59,34	170 148	124 177	72,97
1892/93	8 912 522	5 606 232	62,90	1 091 472	773 521	70,87	835 045	477 489	57,18	193 221	141 740	73,36
1893/94	9 383 361	5 886 421	62,73	1 144 199	801 983	70,09	856 375	480 921	56,15	212 804	157 109	73,83
1894/95	9 706 976	6 100 054	62,84	1 216 092	860 090	70,73	872 103	466 321	53,47	214 840	159 312	74,16
1895/96	9 984 280	6 231 319	62,41	1 306 771	936 476	73,34	864 598	461 397	53,36	229 678	170 217	74,11
1896/97	10 245 577	6 413 276	62,56	1 360 472	896 346	65,88	993 244	488 676	49,20	233 777	161 078	68,90
1897/98	10 552 498	6 741 395	63,89	1 462 530	1 034 348	70,72	979 072	499 870	51,05	280 374	197 637	70,49
1898/99	10 993 111	6 739 382	61,32	1 625 521	1 017 369	64,04	952 682	501 792	52,67	315 996	219 959	69,61
1899/00	11 093 807	6 758 706	60,95	1 873 388	1 166 928	62,29	985 968	516 926	52,43	339 879	231 827	68,37
1900/01	11 859 581	7 395 784	62,36	2 169 029	1 352 940	62,36	1 060 238	563 289	53,13	395 102	277 047	70,12
1901/02	12 457 111	7 817 375	62,74	2 430 206	1 548 996	63,74	1 079 683	535 358	49,58	425 365	306 755	72,11
1902/03	13 305 915	8 104 740	60,89	2 622 308	1 631 296	62,21	1 096 120	563 695	51,43	442 915	312 933	70,65
1903/04	13 966 972	8 677 784	62,12	2 767 463	1 704 370	61,58	1 139 575	592 845	52,02	473 051	317 442	67,11
1904/05	14 889 175	9 135 228	61,49	2 887 130	1 782 333	61,74	1 266 486	636 506	50,26	528 728	371 287	70,22
1905/06	14 919 578	9 273 649	62,16	3 033 333	1 884 884	62,14	1 222 008	715 936	58,68	567 969	398 312	70,13
1906/07	15 748 424	9 782 444	62,11	3 415 193	2 109 550	61,77	1 234 027	720 497	59,74	623 516	427 434	68,55
1907/08	16 642 305	10 183 450	61,18	3 631 861	2 267 881	63,90	1 257 814	736 932	58,59	672 362	459 100	68,28
1908/09	16 976 010	10 354 951	60,95	3 743 890	2 328 017	62,18	1 442 263	802 117	55,62	711 944	497 905	69,94
1909/10	17 189 989	10 615 879	61,78	3 763 871	2 313 803	61,47	1 345 294	787 014	58,50	781 998	556 023	71,10

Digitized by Google

Wie ersichtlich ist das Verhältnis zwischen Brutto und Netto in Großbritannien und Schweden, welche 1890—1909 keine wesentliche Änderung ihrer Nettovermessung vorgenommen haben, am gleichmäßigsten geblieben. Doch ist auch hier ein allmähliches Sinken des Prozentsatzes, den Netto von Brutto bildet, unverkennbar. In den Jahren 1890/92 ist der durchschnittliche Prozentsatz in England 63,78, dagegen in den Jahren 1907/09: 61,30 %, also um 2,48 % niedriger! Ebenso sinkt der Prozentsatz in Schweden von 73,31 % in 1890/92 auf 69,77 % in 1907/9, also um 3,54 %. Viel erheblichere Schwankungen weist der Prozentsatz in Deutschland und Frankreich auf. In Deutschland stellte er sich Anfangs der 90er Jahre auf etwa 70,58 %. Mit der Annahme und Durchführung der neuen Schiffsvermessung von 1895 trat dann ein rascher Sturz um 7—8 % ein. In den Jahren 1907/9 beträgt der deutsche Prozentsatz durchschnittlich 62,50 %, ist also noch ca. 1,20 % höher als in England, doch dürfte

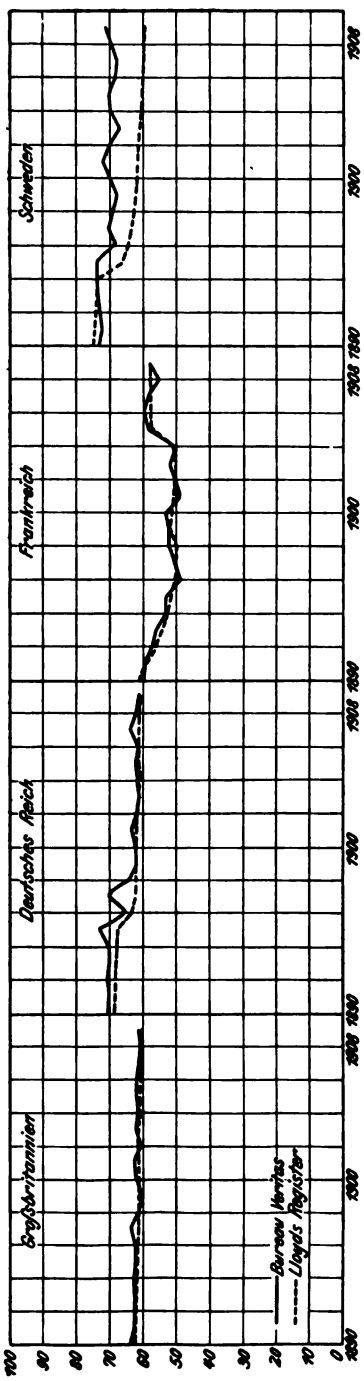


Fig. 6. Verhältnis des Netto-Raumgehaltes zum Brutto-Raumgehalt (= 100) der Dampferflotten Großbritanniens, des Deutschen Reiches, Frankreichs und Schwedens nach den Statistiken von Veritas und Lloyds 1890—1909.

gerade für ihre Zuverlässigkeit, doch wurden sie hier den Lloyds-Zahlen vorgezogen, weil diese für Schweden seit 1895 ein ganz unmögliches Sinken des Nettoprozentsatzes aufweisen. Während Schweden gerade durch sein Festhalten an der deutschen Vermessungsregel und dementsprechend durch seinen hohen Nettoprozentsatz bemerkenswert ist, beläuft sich dieser nach Lloyds 1909 auf nur 59,89, ist also noch 2% niedriger als der britische! Das hat darin seinen Grund, daß die schwedischen Reeder und Experten seit 1895 den Nettoraumgehalt ihrer Dampfer für Lloyds Register nicht nach ihrer heimischen, sondern nach britischer Vermessung angeben. Vgl. S. 73.

Digitized by Google

diese Differenz mehr in einer gewissen Unzuverlässigkeit der Veritas-Zahlen ihren Grund haben, als in den tatsächlichen Verhältnissen, da nach Lloyds Statistik der Unterschied zwischen Großbritannien und Deutschland gegenwärtig höchstens 0,34% beträgt. In Frankreich endlich sank der Prozentsatz infolge der Schiffsvermessungsgesetze von 1889, deren Wirkung sich natürlich nicht mit einem Schlage geltend machte, von 60,17% in 1890/91 rapide bis auf 49,20% in 1896/97. Er hielt sich dann in den folgenden Jahren bis 1904/5 durchschnittlich auf der Höhe von 51,57%, um dann infolge der Vermessungsänderung von 1904 plötzlich auf 58,68%, 1906/7 sogar auf 59,74% anzusteigen. Gegenwärtig ist also eine Annäherung im Verhältnis Netto : Brutto zwischen Großbritannien, Deutschland und Frankreich unverkennbar, wenn auch immer noch Differenzen bis zu 4% vorkommen. Klar ergibt sich jedoch aus der Übersicht, in welch hohem Grade die Statistik durch diese Unterschiede beeinflußt werden muß. Betrug doch z. B. der Nettoprozentsatz 1901/02 in Frankreich 49,58, in Schweden dagegen 72,11 %, so daß sich eine Differenz von 22,53% ergab, um die im Durchschnitt der Nettoraumgehalt der schwedischen Dampfer höher erschien, als der der französischen. Welche Wirkung diese Umstände auf die Statistik haben können, mag noch an einigen weiteren Beispielen erläutert werden. Aus obiger Übersicht läßt sich entnehmen, daß der Nettoprozentsatz in Deutschland unter der Herrschaft der 1888er Schiffsvermessung auf rund 70,5, dagegen gegenwärtig nach Einführung der Britischen Bestimmungen 1895 auf etwa 61,5% angenommen werden kann; die Differenz zwischen altem und neuem Netto beträgt mithin rund 13% des alten oder 15% des neuen Netto. Die deutsche Handelsdampferflotte zählte am 1. Jan. 1910 rund 2 350 000 RT netto. Wäre jedoch die Nettovermessung von 1888 noch in Kraft, so müßte sie mindestens rund 2 702 500, mithin 352 000 RT netto mehr umfassen.[1]) In Wirklichkeit wäre die Steigerung allerdings noch größer, da ja auch die Bruttovermessung der Schiffe, von der, wie oben gezeigt, der Umfang der Nettoabzüge teilweise abhängt, jetzt relativ kleiner ausfällt als unter der Herrschaft der 1888er und besonders der 1872er Bestimmungen. Doch läßt sich diese Verkleinerung der Bruttovermessung zahlenmäßig kaum erfassen.

Wie die Verschiedenheiten der Schiffsvermessung auf die Statistik des Verkehrs einwirken können, ergibt sich beispielsweise aus folgender Betrachtung:

---

[1]) Nimmt man nach der auch sonst bestätigten Annahme der Reichsstatistik den Unterschied zwischen altem und neuem Netto gegenwärtig auf 18 % des neuen Netto an, so würde sich der jetzige Raumgehalt der deutschen Dampferflotte sogar auf 2773000 RT netto, die Differenz also auf 423000 RT belaufen. Vgl. unten Teil IV A No. 1.

Digitized by Google

Die beiden wichtigsten miteinander konkurrierenden kontinentaleuropäischen Häfen sind Hamburg und Antwerpen. Wir sehen hier selbstverständlich davon ab, daß ein Vergleich des Verkehrs beider Häfen schon deswegen nur mit großer Vorsicht anzustellen ist, weil ihre Verkehrsbedingungen recht verschiedener Art sind, indem Hamburg der Endpunkt, Antwerpen dagegen mehr Anlaufhafen zahlreicher überseeischer Linien ist. Betrachten wir nur die einfachen Verkehrstonnenzahlen, wie sie uns die Statistik bietet. Dann betrug der Verkehr (den Küstenverkehr zwischen deutschen bzw. belgischen Häfen nicht gerechnet) z. B. im Jahre 1907

		RT netto		
		Segler	Dampfer	Schiffe überhaupt
in Hamburg	eingehend	426 738	10 459 646	10 886 384
	ausgehend	568 043	10 512 746	11 080 789
	ein- u. ausgehend	994 781	20 972 392	21 967 173

		RT netto		
		Segler	Dampfer	Schiffe überhaupt
in Antwerpen	eingehend	231 543	10 949 683	11 181 226
	ausgehend	231 335	11 009 744	11 241 079
	ein- u. ausgehend	462 878	21 959 427	22 422 305

Nimmt man die statistischen Zahlen, so wie sie vorliegen, so hätte also Antwerpen im ein- und ausgehenden Verkehr sämtlicher Schiffe Hamburg bereits überflügelt. Nun ist jedoch für die Anschreibung des Verkehrs in Hamburg die deutsche Vermessung (mit Abzügen nach britischer Regel), in Antwerpen die belgische Vermessung (mit Abzügen nach deutscher Regel) maßgebend. Mit anderen Worten, der Antwerpener Dampferverkehr erscheint, mit dem Hamburger verglichen, um rund 13% zu hoch, und wir müssen, um die Zahlen auf eine vergleichbare Basis zu bringen, die in Antwerpen verkehrende Dampfertonnage[1]) mit 0,87 multiplizieren. Dann stellt sich das Bild ganz anders dar:

[1]) Die Seglertonnage, bei der allerdings auch eine kleine Differenz zu konstatieren ist, können wir hier als unwesentlich unberücksichtigt lassen. Im übrigen sind die umgerechneten Zahlen Mindestzahlen. Da gegenwärtig der Unterschied zwischen altem und neuem Dampfer-Netto meist auf 18% des neuen Netto angenommen wird, so könnte die Differenz der statistischen und der umgerechneten Antwerpener Tonnage noch bedeutend höher berechnet werden.

Digitized by Google

Verkehr in Antwerpen	RT netto		
	Segler	Dampfer	Schiffe überhaupt
eingehend	231 543	9 526 224	9 757 767
ausgehend	231 335	9 578 477	9 809 812
ein- und ausgehend	462 878	19 104 701	19 567 579

Der Antwerpener Gesamtverkehr wird durch diese rein rechnerische Maßnahme um nicht weniger als 2 854 726 RT netto verkleinert. Während er vorher den Hamburger Verkehr um 455 132 RT übertraf, erscheint er jetzt um 1 867 691 RT geringer.

Ein anderes Beispiel, das den Einfluß, den die verschiedene Schiffsvermessung auf die Verkehrsziffern eines Hafens haben kann, besonders schlagend erweist, ist folgendes. Im Jahre 1901 sah sich die Hamburg-Amerika-Linie veranlaßt, ihre vier Schnelldampfer, welche auf der Hin- und Rückreise zwischen Hamburg und New York Cherbourg anliefen, für diesen Verkehr mit französischen Vermessungszertifikaten zu versehen, um ihnen die Wohltaten der niedrigen französischen Nettovermessung zukommen zu lassen. Es stellte sich heraus, daß der Raumgehalt dieser Schiffe betrug[1]):

	brutto	netto nach deutscher Vermessung	netto nach französischer Vermessung	
Deutschland	16502	5195	1990	RT
Fürst Bismarck	8847	3225	1732	„
Auguste Viktoria	8479	3567	2032	„
Columbia	7241	2298	1087	„

Da nun Cherbourg im Jahre 1901 angelaufen wurde von der „Deutschland" insgesamt 18 mal, von der „Columbia" 16 mal und von der „Auguste Viktoria" und „Fürst Bismarck" je 14 mal, so stellte sich der Gesamtverkehr dieser 4 Schiffe in Cherbourg nach deutscher Vermessung auf 255 366 RT netto, nach französischer dagegen auf nur 105 908 RT netto, mithin ergab sich eine rein rechnungsmäßige Differenz von nicht weniger als 119 458 RT netto! Wären die Schnelldampfer der H. A. L. in Cherbourg nach den deutschen Vermessungsbriefen statistisch angeschrieben worden, so hätte der Gesamtverkehr Cherbourgs 1901 statt 3 290 387 Nettotonnen 3 409 845 betragen müssen, er wäre also um einen Betrag gestiegen, der den gesamten Küstenverkehr Cherbourgs mit französischen Häfen (108 962 RT) erheblich übertraf; Cherbourg hätte dann fast den Schiffsverkehr Dün-

[1]) Hansa 1901, S. 579.

Digitized by Google

kirchens (3 436 309 RT) erreicht. Muß es nicht das Vertrauen in die Statistik einigermaßen erschüttern, wenn man sieht, was für Verschiebungen lediglich durch die verschiedene Vermessung von vier einzelnen Dampfern verursacht werden können?

Aus der Ungleichmäßigkeit der Schiffsvermessung zu verschiedenen Zeiten und in verschiedenen Staaten ergeben sich also, um dies nochmals zu wiederholen, Schwierigkeiten sowohl bei statistischen Vergleichen des Schiffsbestandes der einzelnen Länder, wie des Schiffsverkehrs der verschiedenen Häfen und Staaten. Schon aus dem letztangeführten Beispiel geht jedoch hervor, daß auch innerhalb des Verkehrs eines einzelnen Hafens Ungleichmäßigkeiten bestehen, die aus verschiedener Schiffsvermessung resultieren und die Zahlen unzuverlässig machen. Jahrelang hat z. B., um nochmals auf den Cherbourger Fall zurückzukommen, die H. A. L. ihre Schnelldampfer in Cherbourg mit ihren deutschen Nettozahlen anschreiben und Abgaben zahlen lassen. Im allgemeinen wird ja, wie bereits früher ausgeführt, in der statistischen Verkehrsaufnahme eines Hafens dadurch Einheitlichkeit erzielt, daß eben die nationale Schiffsvermessung zugrunde gelegt wird. Fremde Schiffe werden entweder, wenn ihre Vermessung nach denselben Prinzipien wie die nationale erfolgt ist, entsprechend den zwischen den Staaten geschlossenen Übereinkommen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmeßbriefe, wie nationale Schiffe behandelt. Kennt die einheimische Vermessung des fremden Schiffes geringere Nettoabzüge als die nationale, so werden dem Schiffe unter Umständen gewisse prozentuelle Abzüge bewilligt, und es läßt sich annehmen, daß in der Tat hierdurch meist eine gewisse Gleichmäßigkeit in der Abgabenerhebung und statistischen Aufnahme erzielt wird. Das fremde Schiff wird in diesem Falle beim ersten Besuch des Hafens in der Regel seinen Raumgehalt entsprechend der Vermessungsregel des Landes durch Berechnung oder Neuvermessung feststellen lassen und einen Spezialmeßbrief erhalten. Obligatorisch wird die Neuvermessung oder -berechnung und die Erwerbung eines Spezialmeßbriefes zumeist dann werden, wenn die heimische Vermessung des Schiffes noch größere Nettoabzüge als die im Hafen maßgebende nationale Vermessung festsetzt. Aber in beiden Fällen, namentlich im ersteren, dürften Ausnahmen keineswegs selten sein. Die Neuvermessung und Erwerbung eines Spezialmeßbriefes ist immer mit Unbequemlichkeiten, Zeitverlust und Kosten verbunden, so daß die Reeder es bisweilen vorziehen, das Schiff lieber die höheren Hafenabgaben zahlen zu lassen.[1]) Das Schiff figuriert dann

[1]) Außerdem kommen manche Hafenbehörden solchen Schiffen dadurch entgegen, daß sie ihnen einen entsprechend niedrigeren Abgabensatz zubilligen. Es verkehren z. B. im Hamburger Hafen noch gegenwärtig (!) deutsche Schiffe, die nur nach der alten SchVO

Digitized by Google

in der Statistik des betreffenden Hafens vergleichsweise mit einem zu hohen Tonnengehalt (wie oben an dem Beispiel der vier Schnelldampfer gezeigt). Der umgekehrte Fall wird seltener eintreten, da es den Staatsbehörden und Hafengesellschaften schon ihr eigenes finanzielles Interesse gebietet, keine fremden Schiffe mit vergleichsweise zu niedriger Nettoangabe durchschlüpfen zu lassen. Doch sind Vorkommnisse derart keineswegs ausgeschlossen, namentlich dann nicht, wenn z. B. ein Staat Änderungen in seiner Schiffsvermessung einführt, deren den Nettoraumgehalt verringernde Wirkung im Auslande erst mit der Zeit bekannt wird. Die fremden Hafenbehörden werden häufig erst dann auf diese Veränderung aufmerksam, wenn das Mißverhältnis zwischen der augenscheinlichen Größe und der registrierten Tonnenangabe des Schiffes gar zu auffällig wird. Daß endlich auch der Fall vorkommt, daß die Schiffe einer fremden Nation trotz vergleichsweise niedrigerer Nettovermessung durch Vertrag auf gleichem Fuße mit den heimischen behandelt werden, lehrt das Beispiel Frankreichs, dessen Dampfer-Meßbriefe in Deutschland in den Jahren 1873—1883 ohne Nachvermessung anerkannt wurden, obgleich anzunehmen ist, daß die Nettoabzüge sämtlich nach der in Frankreich wahlweise zugelassenen britischen Regel vorgenommen waren. Besonders starke Ungleichmäßigkeiten in der Anschreibung treten naturgemäß dann ein, wenn die Schiffsvermessung des eigenen Landes, in dem der Hafen liegt, geändert wird, wie denn z. B. nach Einführung der neuen Schiffsvermessung von 1895 noch jahrelang (bis in die Gegenwart), wenn auch in jährlich abnehmender Zahl, in den deutschen Häfen deutsche Schiffe verkehrten, die nur nach der alten Methode vermessen waren und entsprechend ihrem alten Meßbrief auch für den Verkehr angeschrieben wurden. Genau genommen besteht also eine völlig gleichartige Basis für die Verkehrsanschreibung selbst innerhalb eines Hafens oder Landes fast niemals.

2. Fehlerquellen der statistischen Anschreibung.

Gehen wir nun zu den Schwierigkeiten über, die einem internationalen statistischen Vergleich aus dem Aufbau und der Herstellung der Statistik selbst erwachsen, so ist es zu bemerken, daß sich diese Schwierigkeiten hauptsächlich bei einem Vergleich der Schiffsbestände, weniger bei einem solchen des Schiffsverkehrs ergeben. Der statistischen Aufnahme des Schiffsverkehrs wird fast überall gleichmäßig

---

von 1888, dagegen nicht nach der neuen von 1895 vermessen sind. Diese zahlen nach dem Hamburger Tonnengeldgesetz vom 12. Febr. 1902 § 1 für das Kubikmeter 10 Pfennig, die nach der 1895er SchVO vermessenen Schiffe dagegen 12 Pfennig.

Digitized by Google

der Nettoraumgehalt der Schiffe entsprechend der nationalen Vermessung zugrunde gelegt. Ungleichmäßigkeiten ergeben sich hierbei (abgesehen von den durch die Vermessung verursachten) nur insofern, als in einigen Statistiken der Küstenverkehr d. h. der Verkehr mit den Häfen des eigenen Landes, ferner der Verkehr der Fischerfahrzeuge gesondert aufgeführt wird, in anderen dagegen nicht gesondert oder überhaupt nicht. Außerdem ist „Küstenverkehr" (Cabotage) natürlich je nach der Lage und Ausdehnung des Landes ein sehr verschiedener Begriff. Es liegt ohne weiteres zutage, daß ihm z. B. in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo sogar der Verkehr zwischen den Häfen der atlantischen und denen der pazifischen Küsten zum „Küstenverkehr" zählt, eine ganz andere Bedeutung innewohnt, als etwa in Deutschland mit seiner vergleichsweise kurzen Küste, und hier wieder eine andere als im meerumspülten Großbritannien oder in Norwegen. Im allgemeinen wird man gut tun, den Küstenverkehr bei internationalen Vergleichen ganz aus dem Spiele zu lassen.

Ein schwerwiegender, freilich ebenso schwer zu beseitigender Mangel der Verkehrsstatistik muß jedoch noch hervorgehoben werden. Er betrifft die Sonderung des Verkehrs nach Ländern, Küstenstrecken oder Häfen der Herkunft und Bestimmung (vgl. oben S. 63). In der deutschen Statistik wurde bis 1907 (einschl.) als Herkunfts- oder Bestimmungshafen derjenige Platz angesehen, in dem das Schiff den Schiffspapieren zufolge die Hauptladung eingenommen hat oder (im ausgehenden Verkehr) sie löschen soll. Nach den neuen Bestimmungen (Zentralblatt 1907 S. 376) dagegen, die 1908 zum ersten Mal zur Anwendung kamen, gilt als Herkunfts- oder Bestimmungshafen derjenige Platz, der vom Anschreibungshafen am weitesten entfernt liegt. Die Hamburger Statistik ist vorläufig bei der alten Anordnung geblieben (die Bremer hat sich sogleich den Reichsvorschriften angepaßt), und bei einem Vergleich ihrer Zahlen mit den entsprechenden der Reichsstatistik ergibt sich ein sehr lehrreiches Bild der Verschiebung in den statistischen Angaben, die diese scheinbar unbedeutende Änderung der Anschreibungsvorschriften zur Folge hat. Nachstehende Gegenüberstellung mag dies erläutern:

Angekommen in Hamburg von	Hamburger Statistik 1908		Reichsstatistik 1908		Hamburger u. Reichsstatistik 1907	
	Schiffe	RT.	Schiffe	RT.	Schiffe	RT.
Panama	27	56 903	18	37 393	24	47 696
Zentralamerika am Atl. Meer	0	0	15	31 782	1	2 129
Westindischen Inseln . . .	49	84 551	43	75 092	60	91 652
Summe	76	141 454	76	144 267		

Digitized by Google

Angekommen in Hamburg von	Hamburger Statistik 1908		Reichsstatistik 1908		Hamburger u. Reichsstatistik 1907	
	Schiffe	RT.	Schiffe	RT.	Schiffe	RT.
Verein. Staaten a. Stillen Meer	18	41 125	36	94 034	13	29 940
Chile	187	481 008	141	330 334	146	370 693
Peru	3	4 215	23	79 189	12	17 681
Summe	208	566 348	200	503 557		
Portugal	24	17 866	59	49 480	54	45 678
Spanien am Mittell. Meer .	129	99 134	148	123 038	126	96 675
Italien	122	144 719	50	61 313	126	149 821
Summe	275	261 719	257	233 831		

Die Verschiebungen, die die veränderte Definition des Herkunftshafens zur Folge hat, sind augenfällig genug! Während z. B. der Verkehr nach Spanien am Mittelländischen Meere und nach Italien der Hamburger Statistik zufolge fast stationär geblieben ist, zeigt der italienische Verkehr nach der Reichsstatistik einen enormen Rückgang gegen 1907, der spanische einen ebensolchen Aufschwung: während 1907 der Schiffsverkehr von Italien das Anderthalbfache des Verkehrs vom mittelmeerischen Spanien erreichte, beträgt er 1908 scheinbar noch nicht die Hälfte des letzteren. Die Ursache dieser Erscheinung ist vor allem darin zu suchen, daß als „am weitesten entfernter Hafen" nicht derjenige gilt, der in der Luftlinie oder auf der direktesten Wasser-Fahrstraße am weitesten entfernt ist, sondern bei der Ausreise derjenige, nach dem die für die Ausreise eingenommene Ladung den längsten Weg vom Anschreibehafen, zurückzulegen hat; ebenso umgekehrt bei der Heimreise. Wenn z. B., wie es namentlich bei Liniendampfern vielfach vorkommt, in verschiedenen Häfen auf der Reise zugleich geladen und gelöscht wird, so gilt als Bestimmungshafen derjenige, wo die letzte Ausreise-Ladung gelöscht, als Herkunftshafen derjenige, wo die erste Heimreise-Ladung eingenommen wird.[1]) In der letztgenannten Ländergruppe wurde z. B. früher für die vom Mittelmeer nach Hamburg verkehrenden Sloman-Dampfer meistens Italien als Herkunftsland angegeben, weil dort die „Hauptladung" eingenommen wird. Nun nehmen diese Dampfer aber häufig schon auf der Ausreise in einem portugiesischen oder spanischen Hafen Fracht für die Heimreise an, und in allen diesen Fällen gilt dann nach den neuen Bestimmungen Portugal oder Spanien als Herkunftsland, mag das Schiff auch noch

[1]) Vgl. Deutscher Nautischer Verein. Verhandlungen des 39. Vereinstages 1908, S. 104.

Digitized by Google

Hunderte von Seemeilen weiter ostwärts gefahren sein und mag auch die Hauptmasse seiner Fracht aus den östlicheren Gebieten des Mittelmeers stammen. Daß diese Statistik so gut wie wertlos ist und zu höchst gefährlichen Fehlschlüssen Anlaß geben kann, liegt auf der Hand. Denn wie viele arglose Benutzer, die die inhaltsschwere Bedeutung der Änderung der Anschreibevorschriften nicht ermessen, mögen beispielsweise glauben, der Rückgang des italienischen Verkehrs sei auf wirtschaftliche Ursachen oder dgl. zurückzuführen.[1]) Man kann im übrigen zweifelhaft sein, ob die alte oder neue Anschreibemethode den Vorzug verdient, beide leiden an gleich schweren Mängeln, wenn uns auch das alte, in Hamburg beibehaltene Verfahren ein etwas richtigeres Bild zu geben scheint. Die neue Methode ist zwar scheinbar weniger willkürlich, denn über die Feststellung des Herkunfts- und Bestimmungshafens können nun kaum mehr Zweifel obwalten, aber die scheinbare Korrektheit geht auf Kosten der Richtigkeit. Die alte Methode versuchte doch wenigstens eine zutreffende Auskunft zu geben, wenn auch bisweilen die Frage: „Was ist die „Hauptladung" des Schiffes?" recht schwer zu beantworten ist. Der Fehler liegt darin, daß man von der Statistik zuviel verlangt; wenn ein Dampfer 20 Häfen und ein halbes Dutzend Staaten zum Löschen und Laden anläuft, läßt sich eben schlechterdings kein bestimmter Platz ohne Willkür als Ort der Herkunft und Bestimmung auswählen. Man sollte daher nicht auseinanderreißen, was nicht zu trennen ist, und sollte für größere zusammenhängende Verkehrsgebiete, innerhalb deren die modernen Liniendampfer zahlreiche Zwischenhäfen anlaufen, wie z. B. die gesamte Westküste Amerikas, nur die Gesamtziffern angeben. Wie aus den oben mitgeteilten Summen sich ergibt, gleichen sich dann die aus der Anwendung verschiedener Definitionen für Herkunfts- und Bestimmungshafen entstehenden Abweichungen einigermaßen aus. Weitere Detailangaben geben meist nur scheinbar vollständigere, in Wirklichkeit falsche Auskunft.[2]) Auch sei schließlich darauf hingewiesen, daß auch aus Anzahl und Raumgehalt der mit einem bestimmten Lande verkehrenden Fahrzeuge kein Schluß auf den wirklichen Umfang der beförderten Warenmenge möglich ist. Denn ein Schiff gilt auch dann als „beladen", wenn es nur zu ein viertel

[1]) In der Reichsstatistik 1908 (Erläuterungen zu den Übersichten des Teils III) ist nicht einmal auf die Änderung des Anschreibeverfahrens aufmerksam gemacht! Ja, es ist dort (III. 22) die Raumgehalts-Abnahme des Hamburger Verkehrs mit Chile gegen das Vorjahr als »bemerkenswert« bezeichnet, während dieser Verkehr nach der Hamburger Statistik 1908 ausgehend zwar eine geringe Abnahme, einkommend dagegen eine ganz bedeutende Zunahme aufweist! Die Reichsstatistik verleitet also geradezu zu den oben dargelegten Fehlschlüssen.

[2]) Ob wir daher Grund haben, mit Generalsekretär Huldermann (39. Naut. Vereinstag 1908 S. 105) die erhebliche Erweiterung des Länderverzeichnisses der Reichsstatistik seit 1908 als eine »erfreuliche Änderung der Statistik des Seeverkehrs« zu betrachten, dürfte höchst zweifelhaft sein. »Das ermöglicht einen weit besseren Einblick in die Einzelheiten des Verkehrs als früher«. Ja, aber auf Kosten der Richtigkeit!

Digitized by Google

beladen ist. Daher ist der Fall denkbar, daß der Verkehr mit einem Land dem Nettoraumgehalt nach zwar geringer ist als der mit einem anderen Lande, der tatsächlich beförderten Warenmenge nach jedoch größer, ohne daß dies in der Schiffahrtsstatistik hervortritt.

Bei einem internationalen Vergleich des Schiffsbestandes sind die aus der Statistik selbst sich ergebenden Schwierigkeiten hauptsächlich von dreierlei Art. Sie erwachsen

a) aus der verschiedenen Anwendung von Brutto- oder Nettoraumgehalt als Maßstab,
b) aus der Verschiedenheit der unteren statistischen Grenze,
c) aus der verschiedenen Einteilung der Schiffe.

Da diese drei Differenzpunkte im Aufbau der verschiedenen Statistiken meist eng miteinander verquickt sind, so erörtern wir nachfolgend die Unterschiede, welche die Bestandsstatistiken der wichtigsten für einen Vergleich mit der deutschen Reederei in Frage kommenden Handelsflotten gegenüber den anderen aufweisen, für jeden Staat im Zusammenhang:

1. Deutsches Reich. Aufgenommen in die Statistik sind alle Seeschiffe d. h. alle in die Schiffsregister eingetragenen Kauffahrteischiffe, welche einen Bruttoraumgehalt von mehr als 50 cbm = 17,65 RT besitzen nach dem Bestand am 1. Januar jedes Jahres. Eingeteilt sind diese in:[1])

a) Schiffe zu eigentlichen Handelszwecken d. h. solche, die zur Beförderung von Gütern und Personen bestimmt sind,
b) Schiffe zu anderen Zwecken (insbesondere Fischerei- und Fischhändlerfahrzeuge, Lotsenfahrzeuge, Schlepp- und Bergungsdampfer).

Diese Einteilung wird seit 1875 einschl. für einzelne (alle 5) Jahre angegeben, aber erst seit 1. Januar 1900 wird sie Jahr für Jahr durchgeführt und ist sie als völlig zuverlässig zu betrachten.

Der Raumgehalt wird durchweg in netto, erst seit 1896 auch in brutto angegeben, und zwar für beide Zweckklassen gesondert.

Eine Einteilung der Schiffe nach Größenklassen, die von Wichtigkeit sein kann, um eine vergleichbare Basis mit anderen Statistiken herzustellen (insbesondere die kleineren Schiffe auszusondern), ist seit 1873 vorhanden. Bei dieser Einteilung sind jedoch nur die Schiffe der gesamten Handelsflotte (also nicht nach Zweckklassen getrennt) berücksichtigt, wenigstens was die Angaben des Raumgehalts betrifft.[2]) Die

[1]) Die Einteilung in Dampfer und Segler ist in allen Statistiken durchgeführt und wird hier als selbstverständlich nicht besonders hervorgehoben.

[2]) Die Größenklasseneinteilung, welche lediglich die Anzahl der in die einzelnen Größenklassen entfallenden Schiffe angibt, scheidet die Schiffe in solche zu Handelszwecken und andere.

Digitized by Google

Einteilung in Größenklassen bezieht sich auf den Bruttoraumgehalt, vor dem Jahre 1896 jedoch auf den Nettoraumgehalt — ein schwerwiegender, freilich auch in den meisten fremden Statistiken wiederkehrender Mangel, da hierdurch Schiffe der verschiedensten Brutto- d. h. wirklichen Größe in eine Klasse zusammengewürfelt werden können, obwohl sie sonst ihrer Bedeutung und Leistungsfähigkeit nach nicht im geringsten zusammenpassen. Die Größenklassen sind folgende:

unter 30 RT
30 bis „ 50 „
50 „ „ 100 „
100 „ „ 150 „ usw.

Seit 1. Januar 1889 wird ferner eine gesonderte Statistik der Fischereifahrzeuge gegeben.

2. Großbritannien. Die Statistik bezieht sich auf alle in das Britische Schiffsregister entsprechend Part I der Merchant Shipping Act von 1894 eingetragenen Schiffe (vor 1894 auf die entsprechend Part II der Merchant Shipping Act von 1854 eingetragenen Schiffe). Diesen beiden Gesetzen zufolge sind zur Eintragung in das Register verpflichtet sämtliche britischen Schiffe (ohne Unterschied der Größe und Verwendung), ausgenommen:

1. Schiffe von nicht mehr als 15 „tons burden" (d. h. 15 RT brutto), die ausschließlich auf den Flüssen oder an den Küsten des Vereinigten Königreiches oder einer britischen Besitzung, in der der sie benutzende Eigentümer wohnhaft ist, Verwendung finden.[1])
2. Schiffe von nicht mehr als 30 tons burden (d. h. 30 RT brutto) und ohne vollständiges oder festes Deck, welche in der Fischerei und Küstenfahrt an den Küsten Neufundlands oder umliegenden Gebieten, im St. Lorenz-Golf oder an den diesen berührenden Küsten Kanadas tätig sind.
3. Alle Fischerfahrzeuge von 15 RT brutto und darunter.

Sämtliche Fischerfahrzeuge des Vereinigten Königreiches sind entsprechend Part IV der Merchant Shipping Act von 1894 (vorher entsprechend der Sea Fisheries Act von 1868) in ein besonderes Register eingetragen und werden in der Statistik gesondert behandelt. Diejenigen Fischerfahrzeuge jedoch, welche über 15 RT Raumgehalt haben, werden außerdem in das gewöhnliche Schiffsregister (under Part I of the M. Sh. Act 1894, vorher Part II of M. Sh. Act 1854) eingetragen und

[1]) Die Eintragung dieser Schiffe ins Register ist jedoch fakultativ, d. h. sie kann auf Antrag des Reeders stattfinden. Es ist also damit zu rechnen, daß in den Registern und somit auch in den Statistiken eine Anzahl Schiffe von weniger als 15 RT figuriert.

Digitized by Google

sind in den nachfolgend aufgezählten statistischen Übersichten mit enthalten.

Alle übrigen Schiffe — worunter sich also im wesentlichen nur Fahrzeuge von mehr als 15 RT brutto befinden — bilden das Objekt der britischen Schiffsbestandsstatistik, und zwar gibt diese ihre Übersichten derart, daß der Bestand der Schiffe dabei auf zweierlei Weise erfaßt wird:

1. Die erste Klasse der statistischen Übersichten bezieht sich auf Vessels on the Register, d. h. auf alle Schiffe, die am 31. Dezember jedes Jahres tatsächlich in den britischen Schiffsregistern verzeichnet stehen (remaining on the registers . . . on the 31. Dec. of each year). Gesondert werden hier, wie überhaupt in allen nachfolgend erwähnten britischen statistischen Übersichten, folgende zwei Gebietskomplexe:

a) Das Vereinigte Königreich (England, Schottland, Irland), die Insel Man und die Kanalinseln,

b) alle übrigen britischen Besitzungen und Kolonien.

Diese Klasse der Übersichten enthält also den Vorschriften der Part I der M. Sh. A. von 1894 (resp. Part II der M. Sh. A. 1854) entsprechend auch zahlreiche kleine Yachten und Flußfahrzeuge. Die Statistik gibt die Größe der Schiffe nach Nettoraumgehalt, seit 1886 auch nach Bruttoraumgehalt. Beide statistische Übersichten sind gleichzeitig mit einer Einteilung der Schiffe nach Größenklassen verbunden nach dem Schema: unter 50 RT, 50 bis unter 100 RT, 100 bis unter 200 RT usw. Diese Einteilung bezieht sich bei der einen Übersicht natürlich auf den Netto-, bei der anderen auf den Bruttoraumgehalt.

2. Die zweite Klasse der statistischen Übersichten, die sogenannten Employment Returns, beziehen sich auf Vessels employed, d. h. auf alle registrierten Schiffe, die zu irgendeiner beliebigen Zeit während des Jahres tatsächlich für Handelszwecke in Dienst waren. Hierbei werden die an der Küste Großbritanniens und von da nach dem Kontinent zwischen der Elbe und Brest (einschl.) verkehrenden Schiffe als Home Trade Ships, alle über diesen Bezirk hinaus verkehrenden Schiffe als Foreign going Ships unterschieden. Die Employment Returns beschränken sich also einerseits auf einen kleineren Kreis von Schiffen als die Übersichten der Vessels on the Register, insofern, als sie nur die zu wirklichen Seehandelszwecken verwendeten Schiffe angeben, die Flußschiffe und Yachten daher unberücksichtigt lassen, anderseits dehnen sich wieder ihre Angaben auf Schiffe aus, die in den Übersichten der Vessels on the Register nicht vermerkt sind, nämlich auf die im Laufe des Jahres abgewrackten, verunglückten und verkauften Schiffe, die also am Schlusse des Jahres nicht mehr im Register stehen. Eine Ergänzung in dieser Hinsicht bildet eine zweite Übersicht, welche Vessels employed and remaining on the Re-

Digitized by Google

gister on the 31 th December angibt (also die letztgenannte Kategorie der im Laufe des Jahres abgewrackten usw. Schiffe nicht enthält), ferner vier weitere Übersichten, die Zahl und Raumgehalt der an folgenden 4 Terminen: 15. März, 15. Juni, 15. September, 15. Dezember, tatsächlich in Fahrt befindlichen (actually employed) Dampfer und Segler mitteilen. Durchgehends sind jedoch die in den Employment Returns für die Handelsflotte gegebenen Zahlen bedeutend niedriger als die in den Übersichten über Vessels on the Register. In den Employment Returns ist der Raumgehalt stets, auch in den neuesten Statistiken, nur nach Registertons netto angegeben. Eine Größenklasseneinteilung ist vorhanden (nach dem Schema der Übersichten über Vessels on the Register) und naturgemäß ist dieser gleichfalls der Nettoraumgehalt zugrunde gelegt.

3. Norwegen. Die Bestandsstatistik umfaßt alle Seeschiffe von 4 RT netto und darüber (Binnenfahrzeuge sind ausgeschlossen) und gibt den Raumgehalt aller Schiffe in Registertons[1]) netto, seit 1899 einschl. den der Dampfer auch in brutto an. Eine Einteilung nach Größenklassen u. z. nach dem Schema:

unter 20 RT, 20—50, 50—100, 100—200 usw.

bezieht sich auf den Nettoraumgehalt und ist mit einer Einteilung der Schiffe nach Beschäftigungszwecken verbunden, wobei folgende Klassen unterschieden werden:

1. Dampfer überhaupt,
2. Dampfer in inländischer Küstenfahrt beschäftigt,
3. Dampfer in auswärtiger Fahrt beschäftigt,
4. Dampfer mit Seehund-, Walroß- und Walfang beschäftigt,
5. Segler überhaupt,
6. Segler in inländischer Küstenfahrt und Küstenfischerei beschäftigt,
7. Segler in auswärtiger Fahrt,
8. Segler in Seehund-, Walroß- und Walfang beschäftigt.

Eine besondere Übersicht umfaßt Dampfer und Segler von mehr als 50 RT netto, gibt jedoch nur den Nettoraumgehalt an.

4. Schweden. Sämtliche statistischen Übersichten (mit Ausnahme einer unten zu erwähnenden) der schwedischen Bestandsstatistik berücksichtigen nur Schiffe von 20 RT netto Raumgehalt und darüber. Angegeben wird der Bestand der Seeschiffe am Schlusse jedes Jahres seit 1874[2]) in Registertons netto, erst seit 1904 auch in Registertons brutto.

[1]) Bis 1875 einschl. in Kommerzlasten, von denen bei der Umrechnung 1 = 2,1 RT gerechnet wurde.

[2]) Vorher wurde die Tragfähigkeit der Schiffe in Nyläster zu 100 schwed. Zentnern angegeben.

Digitized by Google

Nach ihrer Verwendung und Beschäftigung wurden die schwedischen Schiffe bis 1901 einschl. eingeteilt in Schiffe, welche beschäftigt waren:

1. in inrikes fart d. h. in der Küstenschiffahrt zwischen schwedischen Häfen (wobei die auf den Binnenseen, Flüssen und Kanälen verwendeten Fahrzeuge inbegriffen sind),
2. in utrikes fart d. h. in der Fahrt zwischen schwedischen Häfen und dem Ausland oder zwischen ausländischen Häfen,
3. in nicht in Fahrt gesetzte Schiffe.

Bis 1894 einschl. wurde die Statistik für die Kategorien 1 (nebst 3) und 2 sogar in zwei getrennten statistischen Publikationen gegeben, die den Bestand aller während des Jahres tätigen Schiffe (som under år . . varit begagnade till inrikes resp. utrikes sjöfart) angaben (s. oben S. 67); freilich enthielt außerdem die Statistik der Utrikes sjöfart stets eine Übersicht über die gesamte (in Auslands- und Inlandsfahrt tätige) schwedische Handelsflotte, doch war dieser der Bestand am Schlusse des Jahres (vid slutet af åren . . . .) zugrunde gelegt, so daß die hier mitgeteilten Zahlen nicht mit der Summe der für Inrikes und Utrikes sjöfart getrennt publizierten Zahlen übereinstimmte. Seit 1902 findet eine andere Einteilung der Schiffe nach Verwendung und Zwecken statt. Sie werden jetzt eingeteilt in Schiffe:

1. Zur Handelsfahrt, und zwar
   a) nur zwischen inländischen Häfen (einschl. der Binnenfahrzeuge),
   b) zwischen schwedischen und ausländischen Häfen,
   c) nur zwischen ausländischen Häfen.
2. Nicht zur Handelsfahrt verwendete Schiffe, und zwar:
   a) zur Fischerei, Bergung und sonstigen nicht eigentlich zur Handelsfrachtfahrt gehörigen Zwecken,
   b) aufgelegte Schiffe.
3. Schiffe, deren Verwendung nicht bekannt ist.

Auch diese statistischen Übersichten nach Beschäftigungsarten berücksichtigen nur Schiffe von 20 RT netto und darüber und geben Zahl und Nettoraumgehalt der Schiffe, getrennt nach Dampfern und Seglern. Ferner ist eine Einteilung nach Größenklassen vorhanden, die jedoch verschiedene Wandlungen durchgemacht hat. Bis 1894 einschl. ist entsprechend der erwähnten Trennung der Publikationen eine gesonderte Größenklasseneinteilung gegeben für

1. Utrikes sjöfart,
2. Inrikes sjöfart,

für beide Gruppen jedoch erst seit 1879. Seit 1895 bezieht sich die Größenklasseneinteilung auf die gesamte schwedische Handelsflotte.

Digitized by Google

Die Einteilung nach Beschäftigungsarten ist dabei fortan nicht mehr berücksichtigt (auch nicht durch die neue Einteilung seit 1902). Die Größenklassen beziehen sich stets auf den Nettoraumgehalt, nach dem Schema:

20—50, 50—100, 100—200 usw.

Seit 1902 endlich gibt eine besondere statistische Übersicht auch Zahl und Nettoraumgehalt der Schiffe von unter 20 RT netto Größe, getrennt nach Dampfern und Seglern, sowie nach Baumaterial. Die Angaben dieser Statistik sind jedoch, wie bemerkt wird, sehr unvollständig.

5. Dänemark. In die dänische Bestandsstatistik werden nur Schiffe von mehr als 4 RT netto aufgenommen. Angegeben wird Zahl und Nettoraumgehalt der Handelsschiffe, und zwar in allen Übersichten getrennt für Dänemark, Island, Färöer und die übrigen Besitzungen (jede gesondert). Der Bruttoraumgehalt wird nirgends berücksichtigt. Für die Jahre 1879—1894, wo für die Netto-Maschinenabzüge die Donau-Regel maßgebend war, wird in den späteren vergleichenden Übersichten die Dampfertonnage mit dem Faktor 0,91 multipliziert, um sie mit der nach 1894 registrierten Dampfertonnage nach britischer Regel vergleichbar zu machen. Die Größenklasseneinteilung, die sich natürlich auf den Nettoraumgehalt bezieht, ist aufgestellt nach dem Schema:

über 4—einschl. 20
über 20—einschl. 50
über 50—einschl. 100
über 100—einschl. 200 RT netto, usw.

Eine Einteilung der Schiffe nach Verwendungszweck oder Beschäftigung wird nur für Dampfer angegeben, und zwar werden folgende Klassen unterschieden:

1. Dampfer für Fracht- und Passagierfahrt,
2. Dampfer für Post- und Fährverkehr,
3. Dampfer für Schleppdienst und Wasserversorgung (Bugsering og Vandforsyning),
4. Berge- und Rettungsdampfer.

6. Finnland. Eine vollständige und zuverlässige jährliche Bestandsstatistik ist erst seit 1892 vorhanden, und zwar gibt diese jeweils den Bestand vom 31. Dezember des Jahres an und berücksichtigt den Bestand aller Schiffe von 19 RT netto und mehr Raumgehalt, welche zur Schiffahrt auf der See oder den damit in Verbindung stehenden schiffbaren Gewässern dienen (und zwar auf dem Ladoga- und dem Saima-See); doch sind die Angaben für die auf den Binnengewässern verwendeten Fahrzeuge von den auf der See (saltsjön) tätigen getrennt gehalten. Mitgeteilt wird ausschließlich Zahl und Nettoraumgehalt der Schiffe. Eine Übersicht der Schiffe nach Größenklassen des Nettoraumgehaltes ist nach fol-

Digitized by Google

gendem Schema eingeteilt: 19—49, 50—99, 100—199, 200—299 usw. Eine weitere Einteilung der Schiffe nach Beschäftigungsarten findet nicht statt.

Vor dem Jahre 1892 wurden die Statistiken, besonders in den 80er Jahren, nicht alljährlich, sondern in unregelmäßigen Zwischenräumen veröffentlicht. Bei der Mangelhaftigkeit des Urmaterials, besonders bei den Landgemeinden, sind diese älteren Statistiken nicht als zuverlässig zu betrachten. Sie teilen bis 1878 einschließlich die finnische Handelsflotte ein in eine solche

a) der Städte (öfversigt af städernas handelsflotta), welche alle Dampfer (jeder beliebigen Größe) und die Segler von mehr als 100 finn. Lasten berücksichtigt,

b) der Landgemeinden (öfversigt af landtmanna fartygens antal og drägtighet), welche Schiffe jeder Größe berücksichtigt, Segler von unter 25 finn. Lasten jedoch vielfach wegläßt.

Angegeben ist die Zahl und Tragfähigkeit in finn. Lasten zu 5760 finn. Pfunden. Diese Bestandsstatistiken erschienen 1871—1878 einschl. Jahr für Jahr zum 31. Dezember.

Vom 31. Dezember 1879 ab ist die Bestandsstatistik für Städte und Landgemeinden vereinigt, die Größe der Schiffe wird fortan in Raumgehalt netto angegeben, und es wird eine Einteilung nach Größenklassen vorgenommen nach folgendem Schema:

unter 20 „tons drägt" (d. h. RT netto)
von 20—50 „tons drägt"
über 50 „tons drägt".

Eine solche Bestandsstatistik ist aber nur erschienen für die Jahre 1879, 1880, 1882, 1885, 1886, 1887 (jeweils für den 31. Dez.), sowie für den 30. Juni 1892 (letztere ohne Größenklasseneinteilung).

Erst mit dem 31. Dez. 1892 setzt die jährliche zuverlässige Bestandsstatistik nach der oben geschilderten Form ein.

7. Rußland. Die russische Bestandsstatistik, wie sie seit 1896 geführt wird, gibt alle Seeschiffe von 20 RT brutto und darüber an, die für die Seefahrt registriert sind und ein russisches Flaggenpatent führen. Alle Binnenfahrzeuge auf Flüssen und Seen (auch Ladoga-See) und die kleinen Fischerfahrzeuge bleiben also ausgeschlossen. Die Statistik gibt Zahl und Raumgehalt brutto und netto, Dampfer und Segler getrennt, für folgende Meeresgebiete gesondert an: Weißes Meer, Ostsee, Schwarzes Meer, Stiller Ozean, Kaspisches Meer. Eine Einteilung nach Größenklassen nach dem Schema:

bis 50 RT, 51—200, 201—400 RT usw.

ist vorhanden, führt jedoch nur die Zahl, nicht den Raumgehalt der in die einzelnen Klassen fallenden Schiffe auf.

Digitized by Google

Die älteren russischen Bestandsstatistiken, wie sie für die Jahre 1866—69, 1884, 1885 und 1887 vorliegen, enthalten eine kleine Zahl von Seeschiffen unter 10 russ. Lasten[1]) Größe, in der Hauptsache jedoch nur solche, welche diese Grenze überschreiten. Ob sich die Größenangabe bei Dampfern auf den Netto- oder Bruttoraumgehalt bezieht, ist nicht ersichtlich, wahrscheinlich ist das erstere der Fall. Größenklasseneinteilungen, getrennt für Dampfer und Segler, geben Schiffszahl und Lastenzahl an, sind aber nach verschiedenem Schema eingerichtet, nämlich 1866—69: 10 und weniger Lasten, 10—20, 20—50, 50—100 usw. Lasten, 1884—87: 25—35, 36—50, 51—75, 76—100 Lasten usw.

8. Niederlande. Die niederländische Bestandsstatistik umfaßt die Seeschiffe, mit Ausschluß der Fischereifahrzeuge (über die eine besondere Statistik geführt wird). Unter „Seeschiffen" sind dabei solche Schiffe verstanden, welche mit einem gültigen Seepaß (Zeebrief), entsprechend dem Gesetz vom 28. Mai 1869, versehen sind. Eine bestimmte untere Größengrenze scheint dabei nicht beobachtet zu werden.[2]) Angegeben wird der Bestand der Seeschiffe jeweils für den 31. Dezember jedes Jahres, nach Zahl und (ausschließlich) Nettoraumgehalt in Kubikmetern (bis 1876 einschl. in Tonnen zu 1,5 cbm). Eine Einteilung nach Größenklassen wird nicht gegeben, dagegen eine solche nach der Takelungsart und eine andere nach der Verwendung der Schiffe, nämlich ob sie in großer oder kleiner Fahrt tätig waren. Diese Übersicht gibt jedoch nur die Zahl der Schiffe, nicht ihren Raumgehalt an. — Die Statistik der Fischereifahrzeuge ist enthalten in den „Verslagen van den Staat der Nederlandsche Zeevisscherijen" und teilt Zahl und Raumgehalt der Fahrzeuge, jedoch ohne Einteilung nach Größenklassen, mit.

9. Belgien. Die Fahrzeuge der kleinen belgischen Handelsmarine werden in der belgischen Bestandsstatistik, Dampfer und Segler getrennt, nach Zahl und Nettoraumgehalt in RT aufgeführt. Eine Größenklasseneinteilung schied die Schiffe bis 1902 einschl. in folgende Klassen: 50—100, 100—200, 200—300 RT usw.; seit 1903 dagegen ist die unterste Klasse bezeichnet: unter 100 RT. Demnach könnte es scheinen, als ob bis 1902 nur Schiffe von 50 RT Mindestgröße in die Statistik aufgenommen seien, doch dürfte diese Annahme nicht zutreffen, vielmehr war wohl die Bezeichnung der untersten Größenklasse vor 1903 unrichtig. Dampfer und Segler sind in der Größenklassenübersicht erst seit 1908 deutlich geschieden. Der Bruttoraumgehalt wird nicht angegeben, ist aber seit 1905 aus dem mit der Bestandsstatistik verbundenen namentlichen Verzeichnis

[1]) 1 russ. Last = 120 Pud = 1965,6 kg.

[2]) Nach Kiær (Statistique internationale. Navigation maritime III, S. XV) gibt die niederländ. Statistik nur Schiffe von 50 RT netto und darüber an.

Digitized by Google

der belgischen Handelsschiffe zu entnehmen. Die Fischereifahrzeuge sind in den obigen Übersichten nicht mit enthalten, werden aber seit 1875 in der gleichen statistischen Veröffentlichung nach Zahl und Nettoraumgehalt (ohne Größenklasseneinteilung) aufgeführt.

10. Frankreich. Im allgemeinen berücksichtigt die französische Bestandsstatistik sämtliche Seeschiffe von mehr als 2 RT netto Raumgehalt, Lustjachten (Yachts de plaisance) dagegen erst von einem Raumgehalt von 10 RT netto und mehr.

Bis zum Jahre 1895 einschl. beschränkte sich die französische Bestandsstatistik auf folgende zwei Hauptübersichten:[1])

1. Effectif de la Marine marchande am 31. Dez. jedes Jahres. Gegeben wird die Zahl und der Nettoraumgehalt der Schiffe, gesondert nach Haupthäfen, jedoch nicht nach Dampfern und Seglern, und eingeteilt in Größenklassen nach folgendem Schema: unter 10 RT netto, 10—20, 20—30, 30—50, 50—60, 60—100, 100—200 usw.
2. Emploi des navires. Hier werden die Schiffe, Dampfer und Segler getrennt, nach der Verwendungsart eingeteilt in folgende Kategorien:
   a) Pilotage (bei Dampfern: Remorquage) et service des Ports,
   b) Petite Pêche,
   c) Grande Pêche,
   d) Cabotage Français,
   e) Cabotage international (Navigation dans les mers d'Europe et dans la Méditerranée),
   f) Long cours.

Angegeben wird Zahl und Nettoraumgehalt der Schiffe, und zwar in Verbindung mit einer Einteilung in Größenklassen nach dem Schema: unter 30 RT, 30—50, 50—60, 60—100, 100—200 usw.[2])

Der Bruttoraumgehalt der Schiffe wird seit 1897, zunächst in beschränktem Umfange, mitgeteilt, und zwar in einer Übersicht über die in Cabotage international (Kategorie e) und Long cours (f) d. h. also die im auswärtigen Handel tätigen Schiffe, getrennt nach Dampfern und Seglern. Auch hier werden Größenklassen gegeben, denen der Bruttoraumgehalt zugrunde gelegt ist, und zwar: unter 250 RT, 250—500, 500 bis 750 usw. Seit 1904 einschl. ist hierzu eine weitere Übersicht der Schiffe nach dem Bruttoraumgehalt getreten, welche nach dem Muster der

[1]) Daneben gab es noch Übersichten des Bestandes verteilt nach einzelnen Häfen (Etats de développements par ports) usw. Nachdem seit 1896 die Schiffahrtsstatistik in einem besonderen Bande erscheint, sind auch die Übersichten erheblich erweitert und vermehrt.

[2]) So seit 31. Dez. 1874. Vorher waren die Klassen: unter 30, 30—60, 60—100 usw.

Digitized by Google

oben genannten Übersicht 2 (Emploi des navires) eingerichtet ist, dabei aber zu den genannten 6 Kategorien der Beschäftigung noch die zwei weiteren hinzufügt:

g) Yachts de Plaisance,

h) Navires restés sans emploi ou présumés perdus.

Eine Einteilung nach Größenklassen ist jedoch bei dieser Übersicht nicht vorgesehen.

11. Spanien und Portugal. Über die Einrichtung der spanischen Bestandsstatistik sind wir nicht in der Lage, genauere Mitteilungen zu machen, da uns die betreffenden Veröffentlichungen nicht zugänglich waren. Jedenfalls scheinen dieselben nur den Bruttoraumgehalt der Schiffe anzugeben.

Daß Portugal keine regelmäßige Statistik seines Schiffsbestandes veröffentlicht, wurde schon oben S. 69 bemerkt. Die Lista dos navios usw. gibt den Bruttoraumgehalt der Schiffe teils in cbm, teils in RT an, doch ist das bei Ermittlung dieser beiden Raumgrößen angewandte Vermessungsverfahren ein verschiedenes.

12. Italien. Die italienische Bestandsstatistik weist in ihren Hauptübersichten seit 1871 alle mit einem Seepaß (atto di nationalità) versehenen Schiffe nach, und zwar sind dies die dem auswärtigen Handel und der Hochseefischerei (al commercio ed alla pesca illimitata) sich widmenden Fahrzeuge. Dagegen führen die kleinen Küstensegler und Küstenfischereiboote (bastimenti addetti al traffico costiero ed alla pesca limitata) im allgemeinen keinen Seepaß, und sind mithin in den statistischen Hauptübersichten nicht enthalten, werden aber gesondert nachgewiesen. Nur insofern sie abwechselnd in Küsten- und auswärtiger Fahrt oder Hochseefischerei tätig sind, werden sie mit einem Seepaß versehen und rechnen dann in der ersten Kategorie mit.

Die statistischen Übersichten der nationalisierten Schiffe geben jeweils den Bestand vom 31. Dezember jedes Jahres an und weisen Zahl und Nettoraumgehalt der Dampfer und Segler nach. Eine Größenklasseneinteilung ist von jeher vorhanden und teilt die Segler in folgende Klassen ein:

1—10, 11—30, 31—50, 51—100, 101—200 usw. Nettotonnen (tonnellate).

Die Dampfer in folgende Klassen:

1—50, 51—100, 101—200, 201—300, 301—400 usw. Nettotonnen.

Außerdem findet eine Klassifikation nach Verwendungsarten statt: Lungo corso (Lange Fahrt), Grande Cabotaggio (Große Küstenfahrt, d. h. solche innerhalb des Mittelländischen Meeres), Piccolo Cabotaggio (Kleine Küstenfahrt, d. h. zwischen italienischen Häfen), Pesca (Fischerei).

Digitized by Google

Für die Gesamtzahl der Dampfer (ohne Berücksichtigung der Größenklassen) wird seit 1881 auch der Bruttoraumgehalt angegeben.

Die Sonderübersichten über die nicht mit einem Seepaß versehenen Schiffe geben zwar Zahl und Nettoraumgehalt an, aber keine Einteilung nach Größenklassen.

Im übrigen sind die Ziffern der Jahre 1871—77 notorisch unzuverlässig, da viele nicht mehr existierende Schiffe nicht aus den Listen gestrichen, in die Statistik also noch aufgenommen waren, vgl. Annuario statistico Italiano 1904, S. 462 Anm.

13. Österreich-Ungarn. Die österreichische Bestandsstatistik weist alle, auch die kleinsten Seefahrzeuge nach, Dampfer und Segler getrennt, und zwar nach dem Stande am Ende jedes Jahres. Angegeben wird die Zahl und (ausschließlich) der Nettoraumgehalt in RT. Eine Einteilung in Größenklassen wird nicht gegeben, vielmehr nur eine solche in Verwendungsklassen. Und zwar werden unterschieden: Lange Fahrt, Große Küstenschiffahrt, Kleine Küstenschiffahrt, Fischerei, Numerierte Barken und Lichterschiffe. Maßgebend für diese Einteilung ist die Zuweisung der Schiffe an eine dieser Verwendungsklassen bei der Registrierung.[1]) Die Größe der Fahrzeuge spielt also bei der Verteilung direkt keine Rolle.

Die ungarische Schiffsbestandsstatistik ist genau in der gleichen Weise eingerichtet.

14. Griechenland. Die in den Jahren 1871—75 erschienene Bestandsstatistik gibt Zahl und Raumgehalt (Χωρητικότης) d. h. vermutlich Nettoraumgehalt der Dampfer und Segler an. Letztere sind in Segler 1. und 2. Klasse geteilt, doch vermögen wir nicht anzugeben, was das Unterscheidungsmerkmal bildete. Eine sonstige Einteilung nach Größen- oder Verwendungsklassen findet nicht statt. — Die in den Jahren 1887—1894 veröffentlichte Statistik gibt Zahl und Nettoraumgehalt der Segler und Dampfer nach dem Stande vom 31. Dezember jedes Jahres an. Segler wie Dampfer sind in folgende Größenklassen geteilt: unter 30 RT, 30—50, 50—60, 60—70, 70—80, 80—90, 90—100, 100—200 usw.

15. Vereinigte Staaten von Amerika. Die amerikanische Bestandsstatistik berücksichtigt nur Schiffe von mehr als 5 RT Brutto-Raumgehalt und teilt sämtliche Schiffe nach der Art ihrer Verwendung in drei Hauptkategorien ein:

1. Registered vessels d. h. alle im auswärtigen Handel über See und im Walfang tätigen Schiffe, ohne Rücksicht auf ihre Größe (abgesehen davon, daß natürlich diese Art der Verwendung von selbst eine gewisse

[1]) Vgl. Gesetz vom 7. Mai 1879 über die Registrierung der Seehandelsschiffe (Österr. Reichsgesetzblatt 1879, XXV. Stück, 65. Gesetz).

Digitized by Google

Grenze zieht). Inbegriffen sind hier auch „Barges" d. h. Seeleichter, soweit sie im auswärtigen Handel über See (also nicht über die großen Binnenseen) tätig sind.

2. Enrolled vessels d. h. die in der Küstenschiffahrt und in der Kabeljau- und Makrelenfischerei tätigen Fahrzeuge von mehr als 20 RT Bruttoraumgehalt, ebenso die in der Schiffahrt der großen Seen sowohl zwischen Häfen der Vereinigten Staaten wie nach den kanadischen Häfen tätigen Schiffe, endlich die auf den großen Flüssen des Westens (Mississippi- und Missouri-Stromgebiet) tätigen Schiffe (Dampfer und Leichter), soweit sie Passagiere befördern oder im Handel mit angrenzenden fremden Territorien beschäftigt sind — sämtlich jedoch nur, insofern sie 20 RT brutto und mehr zählen.

3. Licensed vessels d. h. alle übrigen in der Küstenschiffahrt, Fischerei und Flußschiffahrt des Westens (mit der oben angegebenen Einschränkung) tätigen Fahrzeuge, deren Raumgehalt zwischen 5 und 20 RT brutto liegt.

Inbegriffen in die Enrolled und Licensed vessels (und je nach ihrer Größe unter diese beiden Kategorien verteilt) sind „Barges and Canal boats" d. h. ungetakelte Leichter- und Schleppschiffe, die in der Küstenschiffahrt, der Schiffahrt der großen Seen (auch nach Kanada) und auf den mit diesen zusammenhängenden Kanälen Verwendung finden.

Dagegen bleiben Schiffe, die lediglich im inneren Verkehr auf Flüssen und Seen eines der Vereinigten Staaten[1]) tätig sind, soweit sie nicht eine Takelung oder Maschine besitzen, die sie zur Küstenschiffahrt oder zur Schiffahrt auf den Großen Seen geeignet macht, und soweit sie nicht im Handel mit Kanada tätig sind, „undocumented" und werden in der Bestandsstatistik nicht berücksichtigt.

Vergnügungsjachten (Dampfer und Segler) sind in der allgemeinen Bestandsstatistik nicht enthalten, werden aber in ein besonderes Register eingetragen und in besonderen statistischen Übersichten behandelt.

Canal boats und Barges (s. o.) sind zwar in der allgemeinen Statistik enthalten, werden aber außerdem in besonderen statistischen Übersichten behandelt, so daß sie nötigenfalls ausgesondert werden können. Das gleiche gilt für alle in der Schiffahrt der Großen Seen tätigen Segelschiffe, Dampfer, Canal boats und Barges, sowie für die in der Kabeljau- und Makrelenfischerei und im Walfang tätigen Fahrzeuge. Ebenso sind die Flußschiffe des Westens in der Statistik abgesondert, so daß es möglich ist, nach Abzug aller dieser Kategorien Zahl und Raumgehalt der ausschließlich zu Handelszwecken von der Seeküste aus tätigen Schiffe festzustellen.

[1]) Von dieser Einschränkung werden also, wie schon dargelegt, die auf den großen durchgehenden Stromsystemen des Westens tätigen Schiffe nicht betroffen.

Digitized by Google

Eine Einteilung nach Größenklassen des Bruttoraumgehaltes, getrennt nach Dampfern und Seglern, ist seit 1887 vorhanden und war 1887—1888 nach folgendem Schema eingerichtet: 5—20, 20—100, 100—200, 200—300, 300—400, 400—500, 500—1000, 1000—2500, 2500 und darüber.

Seit 1889 ist die Einteilung folgendermaßen eingerichtet: 5—50, 50—100, 100—500, 500—1000, 1000—2500, 2500 und darüber.

In dieser Übersicht sind sämtliche Registered, Enrolled und Licensed vessels inbegriffen, soweit sie eine Takelung oder Maschine haben[1]), also mit Ausnahme der Leichter- und Schleppschiffe (Canal boats und Barges). Für diese Klasse von Schiffen ist eine Einteilung nach Größenklassen überhaupt nicht vorhanden.

Die Bestandsstatistik bezieht sich im Unterschied zu der der meisten anderen Staaten nicht auf den Anfang oder Schluß des Kalenderjahres, sondern den des Fiskaljahres d. h. sie gibt den Bestand am 30. Juni jedes Jahres wieder.

16. Japan. Die Schiffe europäischer Bauart sind, in der Regel nach dem Stande im Dezember jedes Jahres, nach Zahl und Nettoraumgehalt in RT, Dampfer und Segler getrennt, nachgewiesen. Bis Dezember 1897 wurde ferner für Dampfer und Segler folgende Größeneinteilung gegeben: Schiffe unter 50, von 50—100, 100—500, über 500 RT. Seit 31. Dezember 1898 werden die Schiffe europäischer Bauart eingeteilt in:

1. Registrierte Schiffe, d. h. Schiffe von über 20 RT, die von den See behörden mit einem Nationalitäts-Zertifikat versehen sind. Bei diesen werden ferner folgende Größenklassen unterschieden: 20—100, 100—500, 500—1000, über 1000 RT.
2. Nichtregistrierte Schiffe d. h. Schiffe von 5—20 RT, die von den Lokal behörden mit einem Schiffs-Zertifikat versehen sind.

Mithin berücksichtigt die japanische Statistik nur Schiffe europäischer Bauart von 5 RT netto Mindestraumgehalt.

Was die Schiffe japanischer Bauart (nur Segelschiffe) betrifft, so wird bei diesen der Raumgehalt nicht in RT, sondern in Koku, einem Hohlmaß = 1,8039 hl, nachgewiesen. 1 RT enthält etwa 5,5 Koku. Bis Dezember 1898 wurden folgende Größenklassen unterschieden: über 50—100 Koku (ca. 9—18 RT), 100—500, über 500. Seit Dezember 1899 ist auch für die Schiffe japanischer Bauart die Scheidung in registrierte und nicht registrierte eingeführt. Beide Kategorien unterscheiden sich voneinander genau so, wie die entsprechenden der Schiffe europäischer Bauart, nur ist die scheidende Größengrenze hier auf 200 Koku = 36 RT fest-

[1]) Also auch die Flußdampfer des Westens, die jedoch ausgesondert werden können.

Digitized by Google

gesetzt, und es werden bei den registrierten Schiffen noch folgende Größenklassen unterschieden: 200—500, 500—1000, über 1000 Koku.

Der Bestand der Schiffe japanischer Bauart bezieht sich meist ebenfalls auf den 31. Dezember, in manchen Jahren aber auf den 31. März.

3. Die Aufstellung einer internationalen vergleichenden Bestandsstatistik.

Nachdem wir die Einrichtungen der verschiedenen offiziellen Schiffsbestandsstatistiken geprüft haben, erhebt sich die Frage: Wie ist die zuverlässigste und richtigste vergleichende Übersicht der verschiedenen Handelsflotten zu gewinnen? Es bieten sich da zwei Möglichkeiten: entweder entnimmt man die Zahlen den privaten Statistiken des Bureau Veritas und Lloyd's, welche fertig ausgearbeitete statistische Übersichten bieten, oder den offiziellen Statistiken, deren Angaben jedoch unter allen Umständen erst auf eine vergleichbare Basis gebracht werden müßten. Diesen Weg hat die Kiærsche Internationale Statistik eingeschlagen, die jedoch für die neuere Zeit ausscheidet, da sie nicht über 1895 hinausgeführt ist.

Betrachten wir die Frage zunächst im Hinblick auf die Zuverlässigkeit der Zahlen, so fällt eine Entscheidung in der einen oder anderen Richtung schon schwer genug. Lloyd's Statistik wird meist als sehr zuverlässig betrachtet (wenigstens für die Hauptschiffahrtsländer), obgleich es nicht an Stimmen fehlt, die ihre Zuverlässigkeit in Zweifel ziehen. Noch häufiger geschieht letzteres bezüglich der Zahlen des Bureaus Veritas.[1]) Daß in der Tat ein Zweifel in dieser Beziehung nicht unberechtigt ist, ergibt sich z. B. daraus, daß die Zahlen für Dampfer, obwohl sie bei Lloyd's wie bei Veritas fast auf der gleichen Basis aufgebaut sind, nicht selten beträchtlich differieren. Z. B. werden für 1907/08 angegeben

	deutsche Dampfer				
Lloyds	1713	mit	3 705 700	RT	brutto
Veritas	1354	„	3 631 861	„	„
also Veritas weniger	359	mit	73 839	RT	brutto

oder beispielsweise für 1893/94

	deutsche Dampfer				
Lloyds	869	mit	1 125 952	RT	brutto
Veritas	779	„	1 144 199	„	„
also Veritas weniger	90 Dampfer, aber mehr		18 147	RT!	

[1]) Über Differenzen zwischen Raumgehaltszahlen bei Lloyds und Veritas vgl. auch oben S. 73 A. 1 und S. 85 A. 1.

Digitized by Google

Daß bei solchen Differenzen eine von beiden Statistiken oder beide nicht völlig zuverlässig sein können, liegt auf der Hand.

Steht es denn nun mit den offiziellen Statistiken besser? Man wird darauf antworten können, daß die offizielle Statistik einiger der wichtigsten schifffahrttreibenden Länder, z. B. Großbritanniens oder Deutschlands, das zuverlässigste Material darstellen, das in der Schiffahrtsstatistik überhaupt erreichbar und denkbar ist. Wer einmal in das Getriebe der Herstellung der Schiffahrtsstatistik in Deutschland hineingeschaut hat, der weiß, welche Unsumme von Arbeit in Form genauer Nachprüfungen, Rückfragen usw. alljährlich zu leisten ist und tatsächlich geleistet wird, um ein möglichst genaues Resultat der Statistik zu erreichen. Aber eben aus diesem Grunde wird mancher vielleicht bezweifeln, ob in allen Staaten der wünschenswerte Grad an Zuverlässigkeit erreicht werden wird. Die Genauigkeit der Zahlen (abgesehen natürlich von der Unsicherheit ihrer Grundlagen, von der wir hier absehen) wird eben wesentlich von der Sorgfalt und dem Arbeitseifer der mit ihrer Bearbeitung betrauten Beamten abhängen, und es muß dem Urteil des einzelnen überlassen bleiben, welche Staaten er in dieser Beziehung günstig beurteilen wird und welche nicht. Die Crux aller Bestandsstatistiken (übrigens auch derjenigen von Lloyd's und Veritas) bildet insbesondere die Statistik der Schiffsabgänge und -verluste. Die größten Fehler rühren daher, daß verlorene, verkaufte oder abgewrackte Schiffe nicht aus den Listen gestrichen worden sind. Ohne im übrigen die betreffenden Statistiken für besonders mangelhaft erklären zu wollen, sei nur erwähnt, daß die Zahlen des Schiffsbestandes in den Vereinigten Staaten gelegentlich ganz bedeutend haben reduziert werden müssen durch Ausmerzung einer Menge von Schiffen, die zwar in den Listen noch geführt wurden, tatsächlich jedoch nicht mehr existierten; 1856 wurden nicht weniger als 681 185 Tons, 1866 sogar 896 193 auf diese Weise entfernt, also ganz ungeheure Beträge, deren Höhe allerdings z. T. wohl durch den Bürgerkrieg verschuldet ist.[1]) In den Niederlanden wurde 1877 die Bestandsstatistik für 1876 und die vorhergehenden Jahre offiziell für ungültig erklärt, da in den Zahlen ein nicht unbedeutender Fehler (eene niet onbelangrijke vergissing) gefunden wurde, dessen Ursache schon Jahre lang zurückliegen mußte, jedoch angeblich nicht mehr mit Sicherheit festgestellt werden konnte.[2]) Wir werden sie ohne Zweifel in der unterlassenen Löschung abgegangener Schiffe im Register erblicken können. Der Niederländische Schiffsbestand wurde in der Statistik des Jahres 1877 gegenüber dem Vorjahre um 493 Schiffe mit 86 066 RT netto vermindert

[1]) Kiær, Stat. Intern. II, 7.
[2]) Statistiek der Scheepvaart 1877.

Digitized by Google

d. h. um mehr als 18% des Gesamtraumgehaltes. Ähnliche Beispiele ließen sich noch aus manchen anderen Staaten beibringen.

Müssen wir somit die Frage der Zuverlässigkeit der offiziellen Statistiken für einen Teil der Schiffahrtsstaaten dahingestellt sein lassen, wenn sie auch gegenwärtig für die wichtigsten Länder zweifellos in günstigem Sinne beantwortet werden kann, so erheben sich für die Aufstellung einer vergleichenden Bestandsstatistik neue Schwierigkeiten, sobald es sich um die Forderung handelt, daß die offiziellen statistischen Zahlen auf eine vergleichbare Basis gebracht werden müssen. Es sind dabei, wie schon oben bemerkt, dreierlei Verschiedenheiten zu berücksichtigen, welche auszugleichen sind:

1. die verschiedene Schiffsvermessung und die Anwendung verschiedener Maßeinheiten in den Statistiken,
2. die verschiedene untere Begrenzung der Statistiken bezüglich der Schiffs g r ö ß e,
3. die verschiedene Begrenzung der Statistiken hinsichtlich der V e r w e n d u n g der Schiffe.

Was die verschiedene Schiffsvermessung angeht, so ist darin ja gegenwärtig eine relative Einheitlichkeit vorhanden, indem fast alle wichtigeren schiffahrttreibenden Staaten die britische Vermessung mit britischer Netto-Abzugsregel für Dampfer angenommen haben. Je mehr wir jedoch zeitlich zurückgehen, desto größer wird die Verschiedenheit der Netto-Vermessung. Der einzige Ausweg aus dieser Schwierigkeit scheint der seinerzeit von Kiær gewählte zu sein, die nach verschiedener Vermessung gewonnenen Zahlen des Nettoraumgehaltes durch Multiplikation mit Reduktionsfaktoren vergleichbar zu machen. Indessen auch dieser Weg stellt sich bei näherer Betrachtung als ungangbar heraus. Kiær konnte seinerzeit noch die Nettovermessung nach deutscher Regel zur Basis seiner Vergleichung machen, wobei er ausdrücklich die Hoffnung aussprach, daß diese Vermessung allmählich internationale Anerkennung finden werde. Die Entwicklung hat sich jedoch tatsächlich gerade in umgekehrter Richtung vollzogen: ein Staat nach dem anderen hat die b r i t i s c h e Vermessungsregel angenommen. Gegenwärtig hat sich die Vermessung fast aller Staaten so weit von der alten Kiærschen Basis entfernt, daß es ein Unding wäre, die gegenwärtigen Zahlen sämtlich auf Kiærsche internationale Tonnen, d. h. Netto-Registertonnen nach deutscher Regel zu reduzieren. Aber auch einer Reduktion aller Zahlen auf Nettotonnen nach britischer Regel stellen sich gewichtige Bedenken entgegen. Einmal ist der Prozentsatz des Netto von Brutto, wie oben nachgewiesen, fortwährend im Sinken begriffen und selbst trotz angeblich einheitlicher Vermessung in den verschiedenen Staaten verschieden. Es

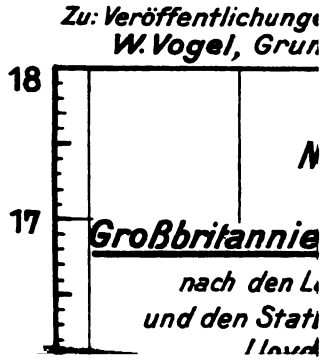
Digitized by Google

müßte also eigentlich für jedes Jahr und jeden Staat ein besonderer Reduktionsfaktor aufgestellt werden, was wieder eine höchst komplizierte Rechnung zur Folge haben würde, ohne doch wirkliche Einheitlichkeit zu verbürgen. Schließlich aber ist überhaupt die Nettovermessung nach britischer Regel, im ganzen betrachtet, ein derartig unbrauchbarer Maßstab für die Vergleichung der Schiffsleistungsfähigkeit, daß schon deswegen eine Reduktion auf diese Basis sich nicht empfiehlt. Einen besseren Maßstab würde der Bruttoraumgehalt abgeben. Indessen verzeichnen diesen, wie oben im einzelnen nachgewiesen, eine ganze Anzahl offizieller Statistiken überhaupt nicht, andere erst neuerdings, so daß eine internationale Statistik auf dieser Basis jedenfalls erst in den letzten Jahren und nur für einige Staaten durchführbar wäre. Auch wurde früher gezeigt, daß auch der Bruttoraumgehalt gegenwärtig nur in beschränktem Grade einen wirklichen brauchbaren Maßstab für die Größe und Leistungsfähigkeit der Schiffe abgibt. Immerhin ist er in statistischer Hinsicht einstweilen zweifellos dem Nettoraumgehalt vorzuziehen. Als Resultat ergibt sich, daß die gegenwärtige Schiffsvermessung eine wirklich zuverlässige Schiffahrtsstatistik so gut wie unmöglich macht, daß ferner eine Umrechnung der Nettozahlen mit Hilfe von Faktoren diesem Übel nicht abhilft und wenig Wert hat, und schließlich, daß, wo sie zu beschaffen ist, die Angabe des Bruttoraumgehaltes noch den relativ besten gegenwärtig erreichbaren Maßstab abgibt.[1])

Die zweite Forderung, die verschiedene untere Begrenzung bezüglich der Schiffsgröße auszugleichen, ist, wenigstens für die Mehrzahl der Staaten und die letzten Jahrzehnte, leichter erfüllbar. Berücksichtigen wir nur die für einen Vergleich mit Deutschland wichtigeren Staaten, deren Statistik in ihrem Aufbau oben eingehend geschildert ist, so zeigt sich, daß beispielsweise eine Ausscheidung der unter 50 RT großen Fahrzeuge auf Grund der offiziellen Statistiken möglich ist im Deutschen Reiche, in Großbritannien, Norwegen, Dänemark, Schweden (seit 1896), Finnland (fortlaufend seit 1892), Frankreich und in den Vereinigten Staaten von Amerika (seit 1889). Die Statistik der Niederlande kennt überhaupt keine untere Begrenzung nach der Größe, sondern nur nach der Verwendung, aber es ist anzunehmen, daß die aufgenommenen Schiffe (Schiffe mit Seepässen) alle über der 50 RT-Grenze liegen. Die russische Statistik gibt nur die Zahl, nicht den Raumgehalt der unter 50 RT großen Fahrzeuge an. Zu beachten ist jedoch, daß auch die 50 RT-Grenze keine einheitliche ist. Denn manche Staaten legen bei dieser den Nettoraumgehalt zugrunde, so Deutschland bis 1896, Großbritannien (bis 1886 in den Register-Returns

[1]) Vgl. oben S. 42.

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

ausschließlich), Norwegen, Schweden, Dänemark, Finnland, Frankreich, andere den Bruttoraumgehalt, so die Vereinigten Staaten, Deutschland seit 1. Januar 1897 und Großbritannien für die Bruttoraumgehaltsübersichten seit 1886. In den Übersichten der letztgenannten Staaten liegt also die Grenze tatsächlich nicht bei 50, sondern etwa bei 30—40 RT netto. Ein rechnerischer Ausgleich der 50 RT-Netto- und Bruttogrenze ist kaum möglich. Das richtige wäre natürlich überall die Bruttogrenze, da die Grenze von 50 RT netto für Dampfer und Segler ganz verschiedene Bedeutung hat. Übrigens sind die aus der Ungleichmäßigkeit der 50 RT-Grenze entspringenden Zahlendifferenzen kaum sehr bedeutend.

Die verschiedene Begrenzung der offiziellen Statistiken nach der Verwendung der Schiffe bezieht sich besonders auf die Fischereifahrzeuge. Großbritannien und Deutschland (dieses seit 1. Januar 1889) führen über ihre Fischereiflotte eine besondere Statistik, beziehen sie aber außerdem auch noch in die allgemeine Bestandsstatistik ein. Hier wäre also eine Aussonderung der Fischereiflotte und zwar auch insbesondere der über 50 RT großen Fischerfahrzeuge (in Großbritannien seit 31. Dezember 1883, in Deutschland seit 1. Januar 1889) möglich. Das gleiche gilt für Norwegen und Frankreich.[1]) Die Niederlande und Rußland dagegen nehmen in ihre Bestandsstatistik der Seeschiffe überhaupt keine Fischereifahrzeuge (Rußland wenigstens keine kleineren) auf. Umgekehrt ist die Fischereiflotte in den Zahlen der dänischen und finnländischen Bestandsstatistik enthalten, doch ist keine Möglichkeit geboten, sie auszusondern. Schweden teilt seit 1902 den Bestand seiner Fischereiflotte mit, gibt jedoch nicht an, wieviel Fahrzeuge über und unter 50 RT groß sind. Schwierigkeiten in dieser Hinsicht bietet auch die Statistik der Vereinigten Staaten; hier ist es zwar möglich, die nur von der Seeküste aus verkehrenden Segler und Dampfer von über 50 RT festzustellen. Dagegen müssen bei Durchführung der 50 RT-Grenze die Schleppschiffe, einschließlich der eigentlichen Seeleichter, ganz unberücksichtigt bleiben, und umgekehrt ist eine Aussonderung der Fischereifahrzeuge von mehr als 50 RT nicht durchführbar, da bei dieser Kategorie eine Größengrenze nur bei 20 RT gezogen ist; zieht man also von den über 50 RT großen Handelsschiffen alle registered und enrolled Fischerfahrzeuge ab, so wird der Bestand der Seehandelsflotte um einen wohl nicht unerheblichen Betrag zu stark verkleinert. Obwohl daher eine Aussonderung der Fischereiflotten bei Aufstellung eines internationalen Vergleichs der Handelsflotten in vieler Beziehung wünschenswert erscheint, ist eine exakte Durchführung dieser

[1]) Ob die betreffende Statistik in Frankreich zuverlässig ist, unterliegt allerdings Zweifeln. Sie führt nämlich unter Grande Pêche und Petite Pêche merkwürdigerweise nur Segelschiffe auf, obwohl zweifellos auch französische Fischdampfer vorhanden sind.

Digitized by Google

Maßregel bei gleichzeitiger Festhaltung der 50 RT-Grenze nicht möglich und daher in den nachfolgenden graphischen Darstellungen, soweit diese auf den offiziellen Zahlen beruhen, unterlassen. In allen Staaten sind daher die Fischereifahrzeuge von mehr als 50 RT mit inbegriffen, mit Ausnahme der Niederlande, die ihre Fischereiflotte (mit zahlreichen Loggern und Fischdampfern von über 50 RT Größe) in ihre Bestandsstatistik nicht aufnehmen; die niederländische Handelsflotte erscheint daher überall vergleichsweise zu klein.

Die vorstehenden Ausführungen anschaulich zu machen, sind die beiliegenden graphischen Darstellungen bestimmt. Diese Kurven stellen die Entwickelung des Bestandes der wichtigsten Handelsflotten seit 1874 nach den besten gegenwärtig vorhandenen Hilfsmitteln dar. Vor allem sollen sie ein Bild davon geben, welche Differenzen auch die „anerkannt zuverlässigsten" Statistiken untereinander bieten. Gerade zur Beurteilung der Zuverlässigkeit werden die Kurven manchen Anhalt gewähren. Abgesehen von diesem kritisch-methodischen Zweck werden sie aber auch als Darstellung der Entwickelung der Handelsflotten selbst vielleicht nicht unwillkommen sein. Denn schließlich darf man die Skepsis auch nicht zu weit treiben. Auf das Große und Ganze hin angesehen haben diese Statistiken trotz aller Mängel und Widersprüche doch einen gewissen Wert; es muß eben nur vor zu sorgloser Benutzung und vor der Überschätzung der kleineren Zahlenunterschiede gewarnt werden, und in dieser Hinsicht ermöglicht gerade die Gegenüberstellung verschiedener das gleiche Objekt behandelnder Statistiken eine Kontrolle und Korrektur. Man wird vielleicht sagen können, daß die Zahlen, soweit man nur die Hunderttausende des Raumgehalts in Betracht zieht, als leidlich verläßlicher Maßstab für die Vergleichung gelten können. Kleinere Zahlendifferenzen jedoch, die sich unter 100 000 RT bewegen, beweisen im allgemeinen noch nicht das Vorhandensein eines wirklichen Unterschieds. Je größer natürlich die absoluten Zahlen, desto größer auch der mögliche Umfang der Fehler.

Herangezogen zur Vergleichung sind nur die wichtigeren Schiffahrtsstaaten, deren Handelsflotten für die Konkurrenz mit der deutschen erheblich ins Gewicht fallen, und deren Statistiken oben näher beschrieben sind, also außer dem Deutschen Reiche, Großbritannien, die skandinavischen Staaten, Rußland und Finnland, die Niederlande, Frankreich und die Vereinigten Staaten. Eine Berücksichtigung der Mittelmeerstaaten ist unterblieben, um die Darstellung nicht zu unübersichtlich zu machen. Die angegebenen Jahreszahlen beziehen sich überall auf den 1. Januar des Jahres. Die vom 31. Dezember datierten Statistiken mancher Staaten sind so behandelt, als ob sie vom nächsten Jahre datierten, z. B. die Zahlen der

Digitized by Google

britischen Bestandsstatistik vom 31. Dezember 1900 sind unter 1901 eingetragen usw. Einige Statistiken, wie die von Lloyds, Veritas und die offizielle Statistik der Vereinigten Staaten, stellen den Stand in der Mitte des Jahres dar, der aus ihren Zahlen entnommene Bestand ist daher immer in die Mitte zwischen zwei Jahreslinien eingetragen, weil sich sonst bei stark zunehmenden Flotten ein falsches Bild ergeben würde. Überall sind die Kurven auf eine und dieselbe Grundlinie bezogen.

Tafel I gibt einen Vergleich zwischen den Dampferflotten Großbritanniens mit und ohne Kolonien, des Deutschen Reiches und Frankreichs nach Netto- und Bruttoraumgehalt, und zwar

1. den Nettoraumgehalt nach den offiziellen Landesstatistiken, wobei nur Schiffe von 50 RT und darüber berücksichtigt sind (d. h. 50 RT brutto im Deutschen Reiche seit 1897 und 50 RT netto in allen übrigen Fällen). Bei Großbritannien bezieht sich die (untere) starke ausgezogene Linie auf den Schiffsbestand des Vereinigten Königreiches (mit Kanal-Inseln und Man) ohne Kolonien, und zwar gibt sie den Raumgehalt der „Ships employed and remaining on the register on the 31. December" an; der Schiffsbestand dieser Zusammenstellung entspricht seiner Begrenzung nach am besten der deutschen und französischen Schiffsbestandsstatistik, eignet sich also am besten für einen Vergleich. Die (untere) dünn ausgezogene Linie bezieht sich auf den Schiffsbestand des gesamten Britischen Reiches, einschließlich der Kolonien, und zwar gibt sie, da die Employment Returns die Kolonien nicht einschließen, den Raumgehalt der „Ships on the register" an. Da der Raumgehalt der Ships on the register auch im Vereinigten Königreiche größer ist, als der der Ships employed (s. oben S. 99), so darf die Differenz zwischen der stark und der dünn ausgezogenen Kurve nicht als gleichbedeutend mit dem Nettoraumgehalt der Dampferflotte der Britischen Kolonien betrachtet werden. Vielmehr sind darin auch eine Anzahl Schiffe des Mutterlandes enthalten. Zur Ergänzung der Nettoraumgehaltskurven ist ferner bei Großbritannien der Nettoraumgehalt der Dampferflotte (von 50 RT an aufwärts) für die Jahre 1874—1896 nach Kiærs Statistik angegeben, die den offiziellen Raumgehalt in solchen nach deutscher Vermessungsregel umrechnet, also in dem genannten Zeitraum ein richtigeres Bild des Verhältnisses zwischen der Britischen und Deutschen Dampferflotte ermöglicht. Die Umrechnung bewirkt eine Steigerung des britischen Dampfer-Nettoraumgehalts um ca. 460 000 RT im Jahre 1885, um ca. 720 000 RT im Jahre 1896. Kiærs Angaben reichen nicht über 1896 hinaus, da aber das Deutsche Reich 1895 die britische Vermessungsregel angenommen hat, so sind von da an auch die Kurven der offiziellen Statistiken wieder für eine exakte Vergleichung brauchbar, weil auf gleicher Grundlage aufgebaut.

Digitized by Google

2. Den Bruttoraumgehalt nach der Statistik von Bureau Veritas (Schiffe von 100 RT brutto aufwärts bis 1889, seitdem Schiffe von 100 RT netto aufwärts). Da Veritas unter „Anglais" nur den Bruttoraumgehalt der Dampferflotte Großbritanniens mit Kolonien angibt, so ist, um auch einen Vergleich mit dem Dampfer-Bruttoraumgehalt Großbritanniens allein ohne Kolonien zu ermöglichen, der letztere nach der Landesstatistik an-

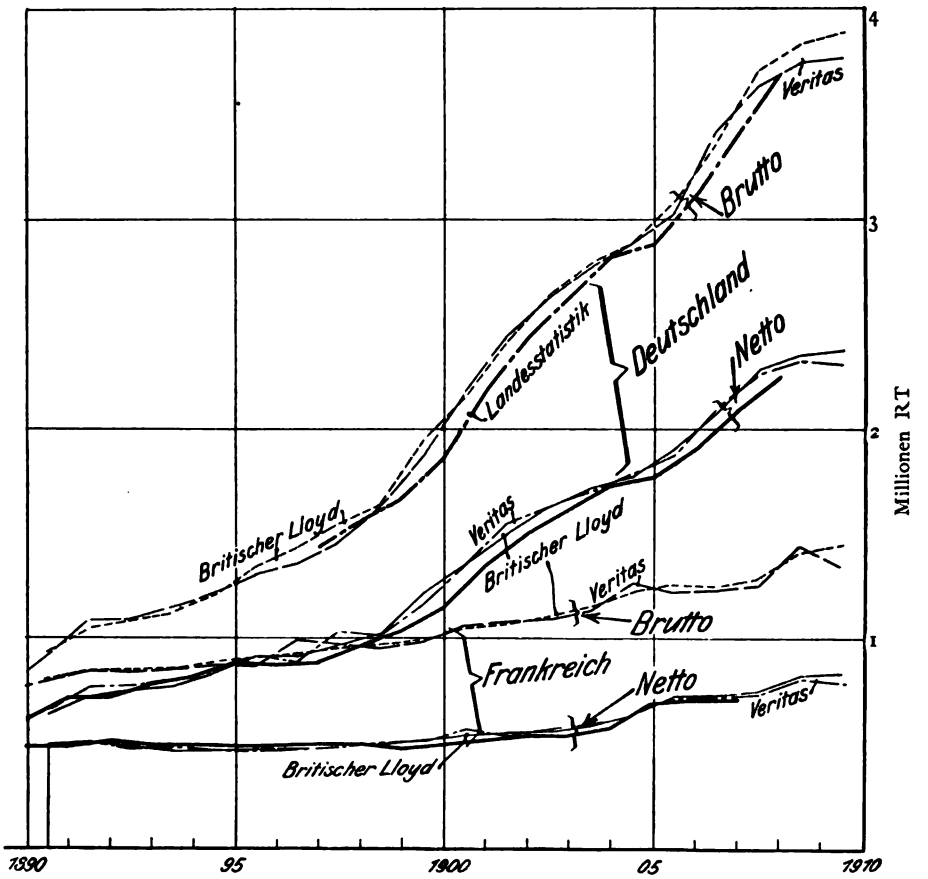


Fig. 7. Netto- und Brutto-Raumgehalt der deutschen und französischen Dampferflotte nach den Landesstatistiken und den Statistiken von Lloyds und Veritas 1890—1909.

gegeben, seitdem diese ihn aufführt, d. h. seit 1887; diese Kurve umfaßt Ships on the register von 50 RT brutto aufwärts. Ferner ist der Dampfer-Bruttoraumgehalt für Großbritannien mit Kolonien nach Lloyds Register eingetragen, weil er von der Angabe des Bureau Veritas ganz bedeutend differiert, 1909/10 um nicht weniger als eine halbe Million RT.

Um überhaupt die bedeutenden Unterschiede zwischen den Angaben der verschiedenen Statistiken aufzuweisen, ist in Fig. 7 die Ent-

Digitized by Google

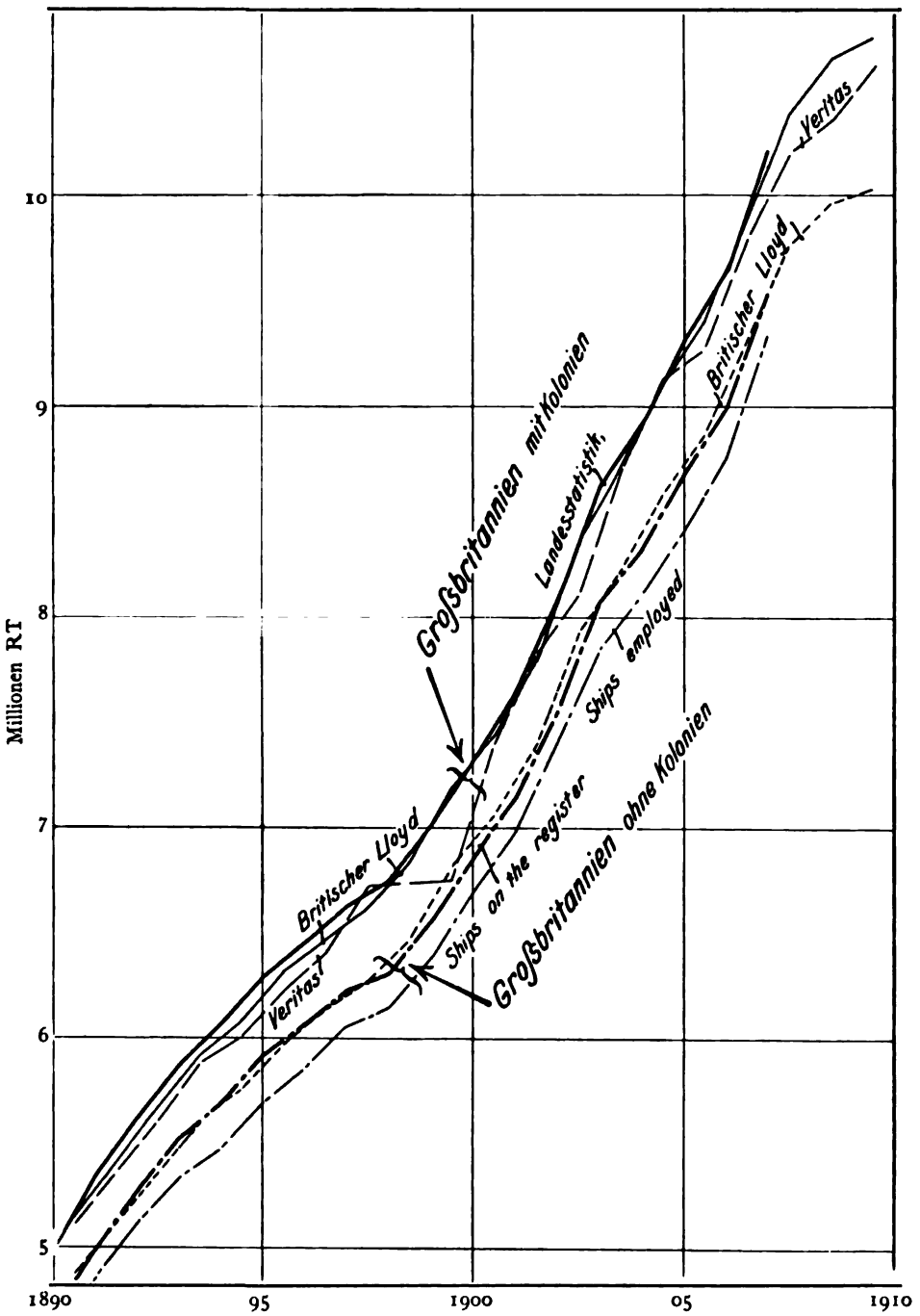


Fig. 8. Netto-Raumgehalt der Dampferflotte Großbritanniens (mit und ohne Kolonien) nach der Landesstatistik und den Statistiken von Lloyds und Veritas 1890—1909.

Digitized by Google

wickelung des Netto- und Bruttoraumgehaltes der deutschen und französischen und in Fig. 8 die des Nettoraumgehaltes der britischen Dampferflotte seit 1890 mehr ins Einzelne gehend dargestellt, indem überall die parallelen Angaben der oben aufgeführten Statistiken eingetragen wurden.

Vor allem fällt hier die große Sprunghaftigkeit der Veritas-Kurven auf, die nicht für die Zuverlässigkeit der Veritaszahlen spricht. Man beachte z. B. die kolossale Einbuchtung bei Veritas - Großbritannien mit Kolonien - Netto 1897/98 bis 1899/1900. Obwohl die Angaben von Lloyds und Veritas auf einer wenig verschiedenen Basis aufgebaut sind (nämlich Veritas 100 RT netto und Lloyds 100 RT brutto = ca. 60 RT netto), differieren ihre Angaben nicht selten beträchtlich, z. B. bei Deutschland-Brutto stellenweise um 80 000, ja (1909/10) um über 120 000 RT. Bei Deutschland-Netto gibt Veritas 1896/97 17 000 RT weniger, im folgenden Jahre 68 000 RT mehr an als Lloyds. Auch bei Frankreich-Brutto beträgt die Differenz von Veritas gegenüber Lloyds 1896/97 63 000 RT Plus, 1909/10 100 000 RT Minus. Nicht minder große Unterschiede zeigen sich bei einem Vergleich zwischen den Landesstatistiken und den Statistiken der Klassifikationsgesellschaften. Bei Deutschland-Brutto sollte Lloyds weniger Raumgehalt angeben als die Reichsstatistik, da bei Lloyds nur Schiffe von 100 RT brutto, bei der Reichsstatistik schon solche von 50 RT brutto an aufwärts berücksichtigt sind. Tatsächlich verläuft Lloyds Kurve durchweg bedeutend höher als die der Reichsstatistik, durchschnittlich um 80—100 000 RT, 1899/1900 um ca. 180 000 RT! Ähnliches läßt sich noch an vielen Stellen nachweisen. Trotzdem findet man nicht selten Zahlen nach deutscher und britischer Vermessung, Zahlen ganz verschiedener Herkunft, von Lloyds, Veritas und den Landesstatistiken, endlich Zahlen, die den Brutto- und Nettoraumgehalt betreffen, einander gegenübergestellt und als gleichwertig behandelt. Wie sehr diese sorglose Benutzung irreführen kann, zeigt folgendes Beispiel: Wie hat sich Frankreichs Dampferflotte 1892—1899 entwickelt? Im Nettoraumgehalt nach der Landesstatistik zeigt sie einen Rückgang von 35 000 RT; im Bruttoraumgehalt nach Lloyds eine Zunahme um 142 000 RT. War sie also im Niedergang oder Aufschwung begriffen? Es steht jedem frei, auf Grund „zuverlässiger Statistiken" nach Belieben das eine oder andere nachzuweisen. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich bei Betrachtung der Diagramme Fig. 9—12, welche eine Vergleichung der kleineren Handelsdampferflotten unter Weglassung der über allem Wettbewerb stehenden britischen Handelsdampferflotte ermöglichen, und zwar

1. (Fig. 9) nach Bruttoraumgehalt nach Angabe von Veritas 1874—1909,

Digitized by Google

2. (Fig. 10) nach Bruttoraumgehalt nach Angabe von Lloyds 1890—1909,
3. (Fig. 11) nach Nettoraumgehalt nach den offiziellen Landesstatistiken 1874—1909,
4. (Fig. 12) nach Nettoraumgehalt nach Kiærs internationaler Statistik 1874—1895.

Im einzelnen ist hier noch zu bemerken, daß die Kurve der Vereinigten Staaten in dem Lloydsdiagramm die Größe nur der von der Seeküste aus tätigen Dampferflotte angibt. Da Lloyds Statistik vor 1899/1900 und Veritas' Statistik überhaupt die Flotte der Großen Seen von der Seeküsten-Flotte nicht sondert, die Zahlen also mit denen der übrigen Seestaaten nicht vergleichbar sind, mußte die Handelsflotte der Vereinigten Staaten im übrigen unberücksichtigt bleiben. Ebensowenig aber sind die offiziellen landesstatistischen Zahlen der Vereinigten Staaten mit denen der meisten übrigen Länder zusammenzubringen, weil die Statistik der Vereinigten Staaten nur den Bruttoraumgehalt, diejenige der anderen Länder meist nur den Nettoraumgehalt angibt. Um jedoch auch eine Würdigung der Flotte der Vereinigten Staaten zu ermöglichen, ist in Fig. 11 der Bruttoraumgehalt der deutschen Dampferflotte nach der Reichsstatistik eingezeichnet. Der Bestand der Britischen Kolonien konnte nur in Fig. 10 (Lloyds) und 11 (Landesstatistiken) eingetragen werden, weil Veritas denselben nicht vom Schiffsbestand des Vereinigten Königreiches sondert. Endlich konnte im Diagramm der Landesstatistiken an Stelle Rußlands nur Finnland (mit einer Lücke 1889—1892) berücksichtigt werden, weil für Rußland ausreichende Unterlagen nicht zu beschaffen waren. Auch die Kurven der übrigen Staaten sind erst von dem Jahre ab eingetragen, wo die betreffenden Länder zur Schiffsvermessung nach Moorsoms System übergingen. Im übrigen gilt hinsichtlich der Begrenzung der Schiffsbestände nach Größe und Verwendung in den verschiedenen Statistiken das früher Bemerkte.

Vergleichen wir nun z. B. die Kurven wie sie das Veritas- und das Lloyds-Diagramm bietet, so ist ja natürlich der ähnliche Verlauf der Kurven in beiden Darstellungen unverkennbar, bei näherer Betrachtung aber zeigen sich im einzelnen oft ganz bedeutende Differenzen. Man vergleiche z. B. das Verhältnis zwischen der französischen und norwegischen Flotte 1907/09. Nach Veritas erreicht Norwegen Frankreich 1907, bleibt im folgenden Jahr um ca. 130 000 RT hinter ihm zurück, um es 1909 wieder um ca. 20 000 RT zu übertreffen. Bei Lloyds dagegen nichts von alledem: hier bleibt die französische Flotte der norwegischen in den genannten 3 Jahren fortdauernd überlegen, im letzten Jahre um nicht weniger als ca. 58 000 RT! Nach Veritas' Statistik übertrifft im

Digitized by Google

Jahre 1905 die russische Dampferflotte die der Niederlande, nach Lloyds verhält es sich gerade umgekehrt. Im Jahre 1899/1900 sind nach Lloyds die Dampferflotten der Niederlande, Rußlands, Schwedens und Dänemarks fast genau gleich groß (Maximaldifferenz 23 000 RT), nach Veritas bestehen beträchtliche Unterschiede, und zwar ist der russische Schiffs-

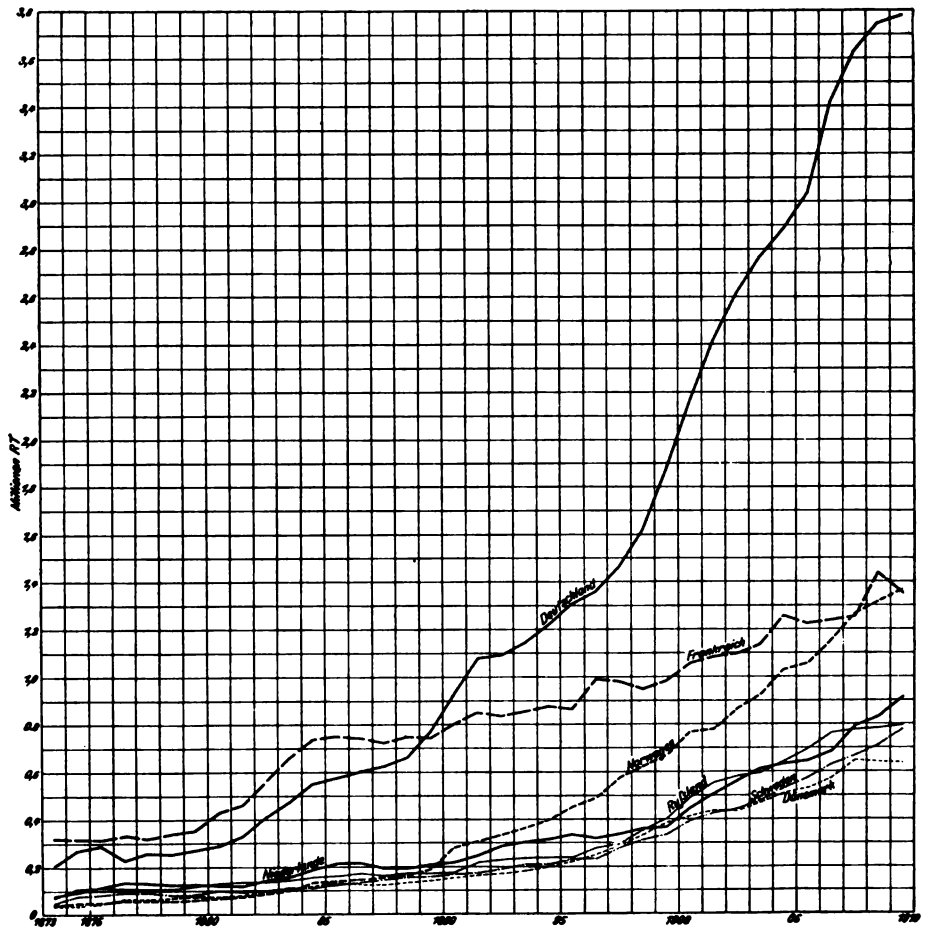


Fig. 9. Brutto-Raumgehalt der wichtigsten Dampferflotten (ohne Großbritannien) nach der Statistik von Bureau Veritas 1873—1909.

bestand dem schwedischen um 68 000 RT überlegen. — Ziehen wir nun die Kurven der Landesstatistiken heran, die ja auf dem Nettoraumgehalt basieren, so zeigt sich vollends, daß diese vielfach ein völlig anderes Bild gewähren. So ist z. B. die Reihenfolge der Dampferflotten der Größe nach absteigend geordnet (wenn wir nur die auf beiden Diagrammen figurierenden Staaten berücksichtigen) im Jahre 1903 nach Veritas:

Digitized by Google

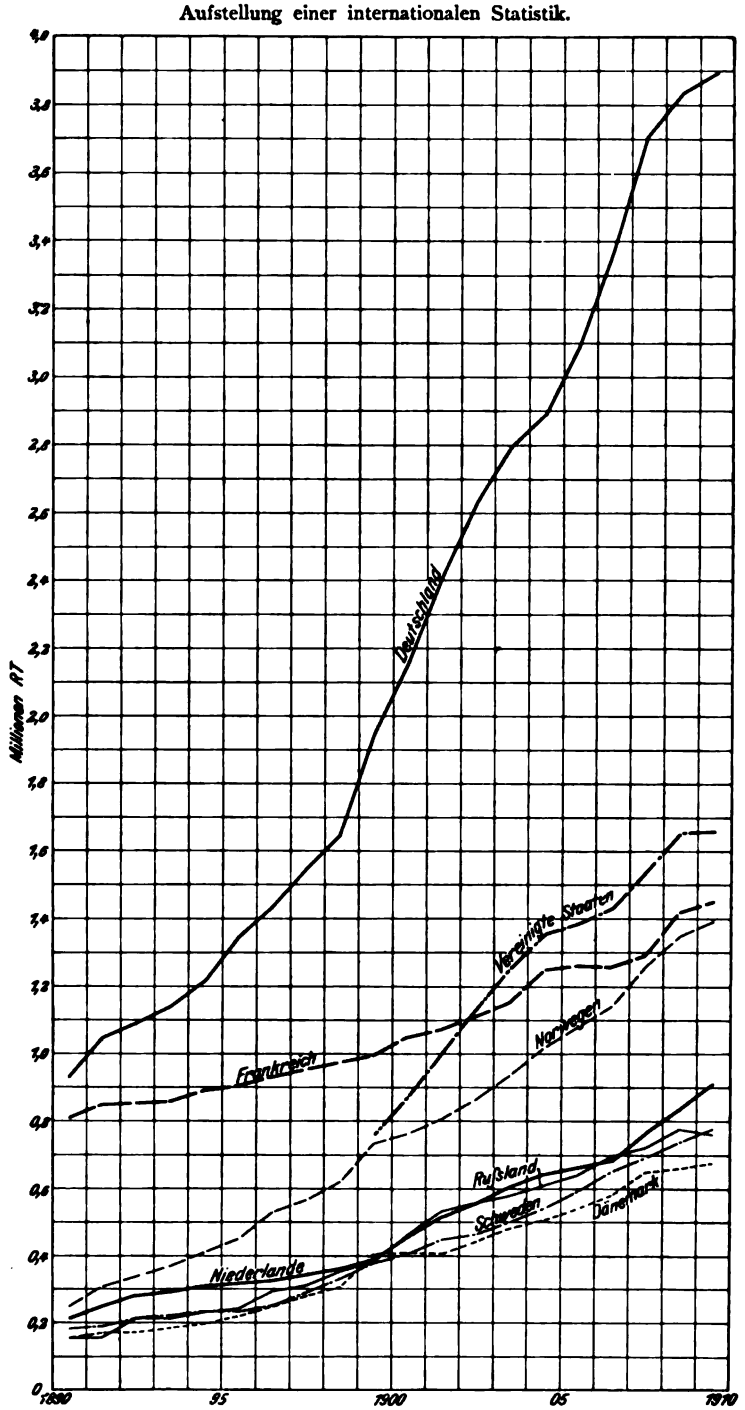


Fig. 10. Brutto-Raumgehalt der wichtigsten Dampferflotten (ohne Großbritannien) nach der Statistik von Lloyds Register 1890—1909.

Digitized by Google

Deutschland, Frankreich, Norwegen, Niederlande, Schweden, Dänemark, dagegen nach den Landesstatistiken: Deutschland, Norwegen, Frankreich, Schweden, Niederlande, Dänemark! Hier bietet sich herrliches Material,

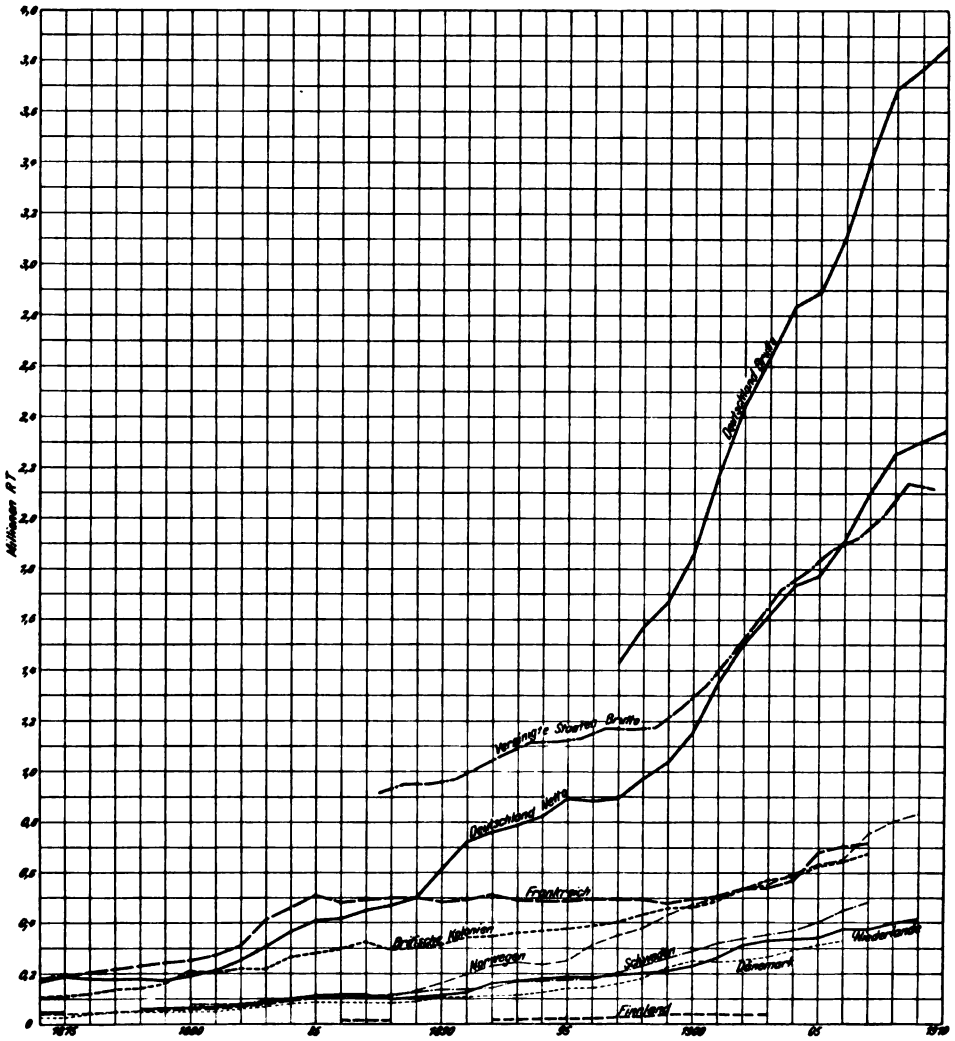


Fig. 11. Netto-Raumgehalt der wichtigsten Dampferflotten (ohne Großbritannien) nach den Landesstatistiken 1874—1909 (nur Schiffe von 50 RT aufwärts).

um je nachdem die „Überlegenheit" der einen Handelsflotte über die andere zu beweisen, oder das Gegenteil, stets natürlich auf Grund der „zuverlässigsten Statistik".

Weniger schlimm steht es bei der Darstellung der Entwickelung der Seglerflotten, Fig. 13 und 14. Die Kurven geben durchweg den Nettoraum-

Digitized by Google

gehalt an, mit Ausnahme der Veritas-Kurven 1874—1890, denen, angeblich wenigstens, der Bruttoraumgehalt zu Grunde liegt.[1]) Im übrigen ist der Unterschied zwischen Netto und Brutto bei den Segelschiffen im allgemeinen so geringfügig, daß man ihn meist ohne Schaden außer acht lassen darf. Der Nettoraumgehalt kann bei Segelschiffen als ein annähernd richtiger Maßstab der Größe und Ladefähigkeit angesehen werden.[2]) In Figur 13 sind wieder die Seglerflotten Großbritanniens, mit und ohne Kolonien, Deutschlands und Frankreichs zusammengestellt. Die untere Größengrenze ist bei allen den Kurven zugrunde gelegten Zahlen dieselbe, nämlich 50 RT netto (bei Veritas 1873—1889/90 und bei Deutschland

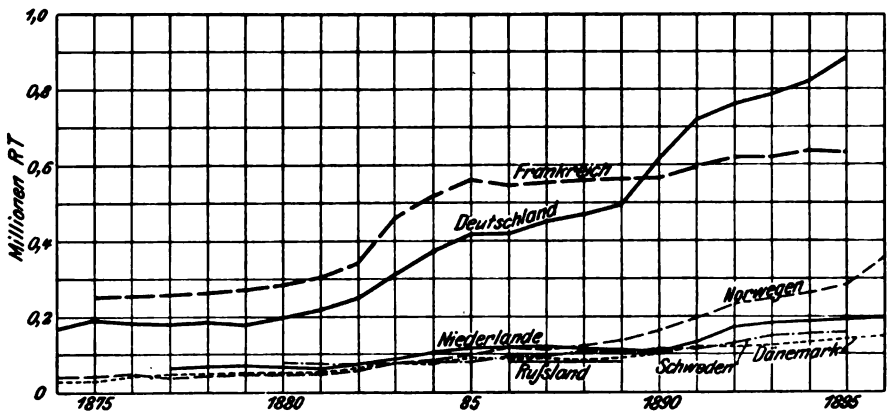


Fig. 12. Netto-Raumgehalt der wichtigsten Dampferflotten (ohne Großbritannien) nach Kiærs Internationaler Statistik 1874—1895 (nur Schiffe von 50 RT an aufwärts).

Reichstatistik 1897—1908 50 RT brutto, was aber fast keinen Unterschied macht), ausgenommen die von Lloyds Statistik entnommenen Zahlen, welche nur die Schiffe von 100 RT netto an aufwärts umfassen. Die Kurven Deutschlands und Frankreichs verlaufen ziemlich normal, insbesondere decken sich die Kurven der Landesstatistiken und des Bureau Veritas bis etwa 1900 ziemlich[1]), was auch erwartet werden muß, da sie auf vollkommen gleicher Basis beruhen. Daß die deutsche Veritas-Kurve 1880—1890 etwas oberhalb der reichsstatistischen verläuft, hat vielleicht in der oben erwähnten Tatsache seinen Grund, daß Veritas bis 1890 den

[1]) Ganz sicher ist dies nämlich nicht. Es scheint, als ob bei vielen Schiffen der Nettoraumgehalt statt des Bruttoraumgehaltes zur Anschreibung kam. Jedenfalls ist beim Übergang zur Nettoraumgehaltsangabe, zwischen 1889/90 und 1890/91 in vielen Zahlen der Veritasstatistik kein merkbarer Einschnitt zu beobachten.

[2]) Abgesehen von den oben S. 25 geschilderten Auswüchsen der französischen Schiffsvermessung.

[3]) Die starke Einbuchtung der französischen Veritas-Kurve 1893/94 ist wohl auf einen Rechenfehler zurückzuführen.

Digitized by Google

Bruttoraumgehalt angibt. Eine allmählich zunehmende Differenz zeigt sich allerdings seit 1901: Veritas gibt 1907 für Frankreich ca. 38 000 RT,

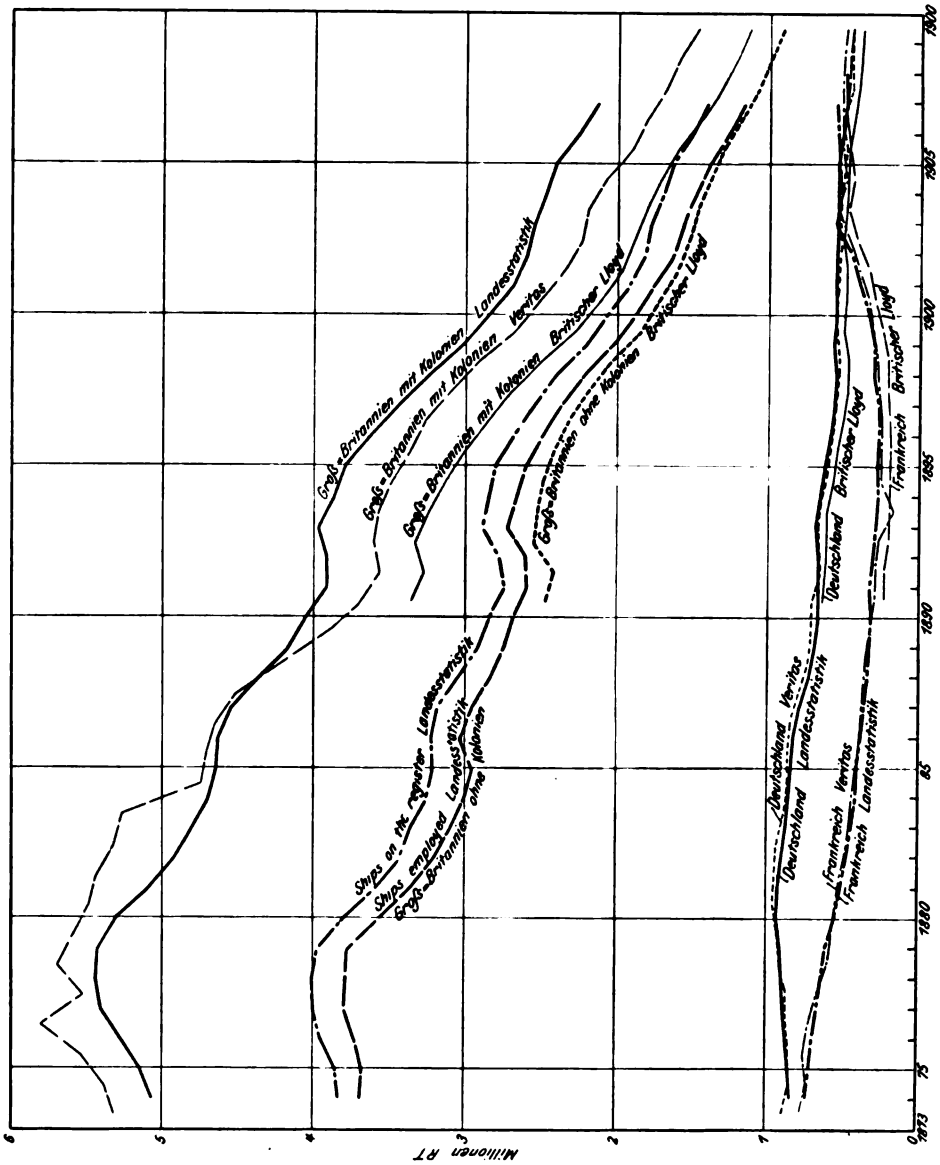


Fig. 13. Netto-Raumgehalt der Seglerflotten Großbritanniens (mit und ohne Kolonien), des Deutschen Reiches und Frankreichs nach den Statistiken von Veritas und Lloyds und den Landesstatistiken 1874—1909.

1908 für Deutschland ca. 39 000 RT weniger an als die Landesstatistiken. Die Lloydskurven verlaufen, wie es in Ordnung ist, durchweg unterhalb der landesstatistischen und Veritas-Kurven, da sie die Schiffe von 50—100 RT Größe nicht einbegreifen. Die britischen Kurven

Digitized by Google

zeigen dagegen einige auffallende Differenzen. So gibt Veritas für Anglais d. h. Großbritannien mit Kolonien bis 1884/85 durchweg bedeutend höhere Ziffern als die Landesstatistik (bis über 500 000 RT mehr!), dann nähern sich die beiden Kurven, um 1888 zusammenzufallen. Nach 1888 aber bietet sich das umgekehrte Bild, die Veritas-Ziffern bleiben beträchtlich (bis über 400 000 RT) hinter den landesstatistischen zurück. Ebenso gibt Lloyds seit 1890 für britische Kolonien in immer steigendem Grade niedrigere Ziffern an als die Landesstatistik, 1907 nicht weniger als ca. 475 000 RT minus. Zu erklären sind diese letzteren Tatsachen wohl nur dadurch, daß Lloyds und Veritas eine große Anzahl kleinerer Segler mangels genügender Information nicht in ihre Register

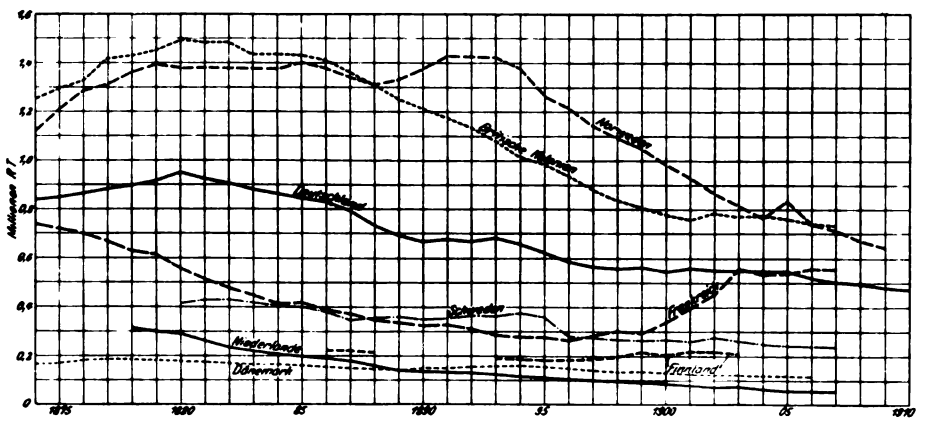


Fig. 14. Netto-Raumgehalt der wichtigsten Seglerflotten (ohne Großbritannien) nach den Landesstatistiken (nur Schiffe von 50 RT an aufwärts) 1874—1909.

aufnehmen (hölzerne Segler auf den kanadischen Seen bleiben z. B. bei Lloyds grundsätzlich ausgeschlossen). Das Plus von Veritas vor 1884 dagegen dürfte vielleicht auf verabsäumte Löschung abgängiger Schiffe zurückzuführen sein. Ein Beweis für Zuverlässigkeit sind diese Differenzen jedenfalls nicht.

In Figur 14 sind die Seglerflotten der kleineren Seestaaten auf Grund der Landesstatistiken zusammengestellt. Eine Heranziehung von Lloyds' und Veritas' Statistik konnte hier unterbleiben, da sie methodisch wenig Neues geboten hätte.

Der Überblick über die internationale Schiffsbestandsstatistik läßt diese nicht in allzu günstigem Lichte erscheinen. Auch hier muß unser Schlußurteil lauten: eine gründliche Besserung dieser Statistik ist nur von einer Änderung der Schiffsvermessung zu erwarten. Erst wenn

Digitized by Google

die Frage der Schiffsvermessung international einheitlich geregelt ist, sei es durch Verbesserung der Raumgehaltsvermessung, womöglich unter Fortfall des Unterschiedes zwischen Netto und Brutto, sei es durch Annahme der Tragfähigkeitsvermessung — erst dann ist eine brauchbare Basis für die internationale Schiffsbestandsstatistik geschaffen. Sollte es in Zukunft durch die Initiative der führenden Seestaaten zu Abmachungen dieser Art kommen, so wäre zu wünschen, daß auch für die Schiffsbestandsstatistiken der einzelnen Länder gewisse einheitliche Grundsätze — einheitliche Begrenzung nach unten, gleichartige Einteilung — international angenommen würden. Allerdings ist nicht zu verkennen, daß einer Annahme solcher Grundsätze bei den großen lokalen Unterschieden der Schiffahrt vielleicht größere Schwierigkeiten entgegenstehen als einer Vereinheitlichung der Schiffsvermessung.

Digitized by Google

IV. Die Entwickelung des deutschen Schiffsbestandes und Seeverkehrs 1874—1910

auf Grund der Reichsstatistik graphisch dargestellt.

Vorbemerkung.

Nachdem wir in den vorangehenden Teilen eine Art Anleitung zur kritischen Benutzung der Schiffahrtsstatistik gegeben und insbesondere nachzuweisen versucht haben, wie mangelhaft es mit ihrer Grundlage, der Schiffsvermessung, bestellt ist, soll nachfolgend die gewonnene Erkenntnis an einem praktischen Beispiel angewandt werden. Es ist die Absicht, zu zeigen, wie man aus einer guten Statistik, die wie die deutsche Reichsstatistik an Genauigkeit der Bearbeitung unübertroffen dasteht, noch eine Menge richtiger und wertvoller Erkenntnisse gewinnen kann, wenn man sie nur richtig d. h. kritisch benutzt. Allerdings müssen wir die Statistik nehmen wie sie ist, d. h. wir müssen uns mit ihrer mangelhaften Grundlage, der Nettovermessung, abfinden. Eine Umrechnung der Zahlen etwa nach der am Ende des ersten Teiles (S. 39 f.) versuchten Methode ist hier ausgeschlossen. Dort sollte ja nur an einem Beispiel das ungefähr bestehende Verhältnis oder Mißverhältnis zwischen den offiziellen statistischen Größen und der wirklichen Leistungsfähigkeit aufgezeigt werden. Um aber die ganze Schiffahrtsstatistik in derselben Weise durch Multiplikation mit Faktoren zu einem richtigeren Ausdruck der tatsächlichen Verhältnisse umzumodeln, dazu reichen die uns zugänglichen Daten über Tragfähigkeit und Leistungsfähigkeit doch bei weitem nicht aus. Wir müssen uns daher begnügen, hier wiederholt ein für allemal auf die Unzulänglichkeit des Nettoraumgehaltes als Ausdrucks der wirklichen Leistungsfähigkeit hinzuweisen. Wo es möglich war, ist der ein treffenderes Bild der Wirklichkeit gebende Bruttoraumgehalt herangezogen.

Im übrigen haben die nachfolgenden textlichen Erläuterungen wesentlich nur die Methode und den Aufbau der graphischen Darstellungen und Karten zum Gegenstand. Sie sollen auseinandersetzen, worin die Grundlagen der Darstellungen bestehen, und was aus ihnen herauszulesen diese Grundlagen berechtigen oder nicht berechtigen. Den eigentlichen Inhalt der Darstellungen können wir im Text nur gelegentlich und andeutungsweise streifen. Mehr zu geben verbot der Raum, und war von

Digitized by Google

vornherein nicht die Absicht. Inhalt und Form der nachfolgenden graphischen Darstellungen mögen also für sich selber wirken; sie werden, wie wir hoffen, Interesse erwecken und dazu beitragen, die vielfach schlummernden Schätze unserer deutschen Schiffahrtsstatistik allgemeiner Verwertung zu erschließen. Eine Einführung ähnlicher graphischer Darstellungen der Seeschiffahrt in die deutsche Reichsstatistik würde, so möchten wir glauben, von vielen Seiten dankbar begrüßt werden, da sie die bisher in den Seeschiffahrtspublikationen des Kaiserlichen Statistischen Amtes üblichen zahlenmäßigen Rekapitulationen über die frühere Entwickelung nicht nur ergänzen könnten, sondern sie an Anschaulichkeit, Vollständigkeit und praktischer Brauchbarkeit übertreffen würden. Sollte aber eine weitergehende Anwendung graphischer Darstellungen der Kosten wegen Bedenken erwecken, so wäre darauf hinzuweisen, daß die den eigentlichen statistischen Übersichten vorausgeschickten „Erläuterungen" wohl ohne Schaden gekürzt werden, die entstehenden Mehrkosten also wenigstens zum Teil durch Ersparnis an Arbeitskraft wieder eingebracht werden könnten. Namentlich der Wert der in den Erläuterungen mitgeteilten zahlreichen Berechnungen der prozentualen Verhältnisse, der prozentualen Ab- und Zunahme, erscheint in vielen Fällen zum mindesten zweifelhaft. Es wäre die Frage aufzuwerfen, ob nicht der überwiegenden Mehrzahl der Benutzer mit den absoluten Zahlen ausreichend gedient wäre, und ob man nicht in den Fällen, in denen jemand die Prozentzahlen braucht, ihm die Berechnung selbst überlassen kann, zumal die Prozentzahlen bekanntermaßen oft bedenklich in die Irre führen.[1])

Dagegen fehlen bisweilen sowohl in den „Erläuterungen" wie in den „Übersichten" Zusammenstellungen nach bestimmten Gesichtspunkten, die für die Benutzung von Wert wären, wie dies nachfolgend im einzelnen zu begründen sein wird. Wie man aber auch über die Einrichtung der Erläuterungen im allgemeinen und über den Wert der Prozentberechnungen im besonderen denken mag, die Aufnahme ähnlicher graphischer Darstellungen, wie die nachfolgenden, in die Reichsstatistik, sei es nun als Ergänzung, sei es als völliger Ersatz der Erläuterungen, scheint uns auf jeden Fall wünschenswert. Natürlich sollen die hier veröffentlichten Diagramme nur als Beispiele und Anregungen gelten. Über den Umfang solcher Darstellungen insgesamt wie über ihre Einrichtung im ein-

[1]) Ein Beispiel statt vieler: nach DRSt. Die Seeschiffahrt im Jahre 1908, S. I 6, hat der Bestand an Fischdampfern dem Raumgehalt nach von 1904 bis 1909 im Großherzogtum Oldenburg um 3582,8%, in der Freien Stadt Bremen dagegen nur um 67,4% zugenommen. Dies entspricht einer absoluten Zunahme in Oldenburg von 29 RT (also praktisch 0) auf 1068 RT, in Bremen dagegen von 9838 RT auf 16471 RT. Irreführend ist hier die Prozentualberechnung, weil die Zunahme der Fischdampfer in Oldenburg (Nordenham) den Prozenten nach unverhältnismäßig wichtig erscheint, während in Wirklichkeit der bremische Zuwachs mehr als sechsmal so groß und von entsprechend größerer Bedeutung ist.

Digitized by Google

zelnen kann man selbstverständlich verschiedener Ansicht sein, eine befriedigende Lösung würde sich aber ohne Zweifel finden lassen.

A. Der Bestand der deutschen Handelsflotte 1874—1910.

No. 1. Anzahl und Raumgehalt der deutschen Seeschiffe 1874—1910.

In dieser Darstellung (Fig. 15) sind im Gegensatz zu den internationalen Vergleichen (s. o.) sämtliche von der deutschen Reichsstatistik erfaßten

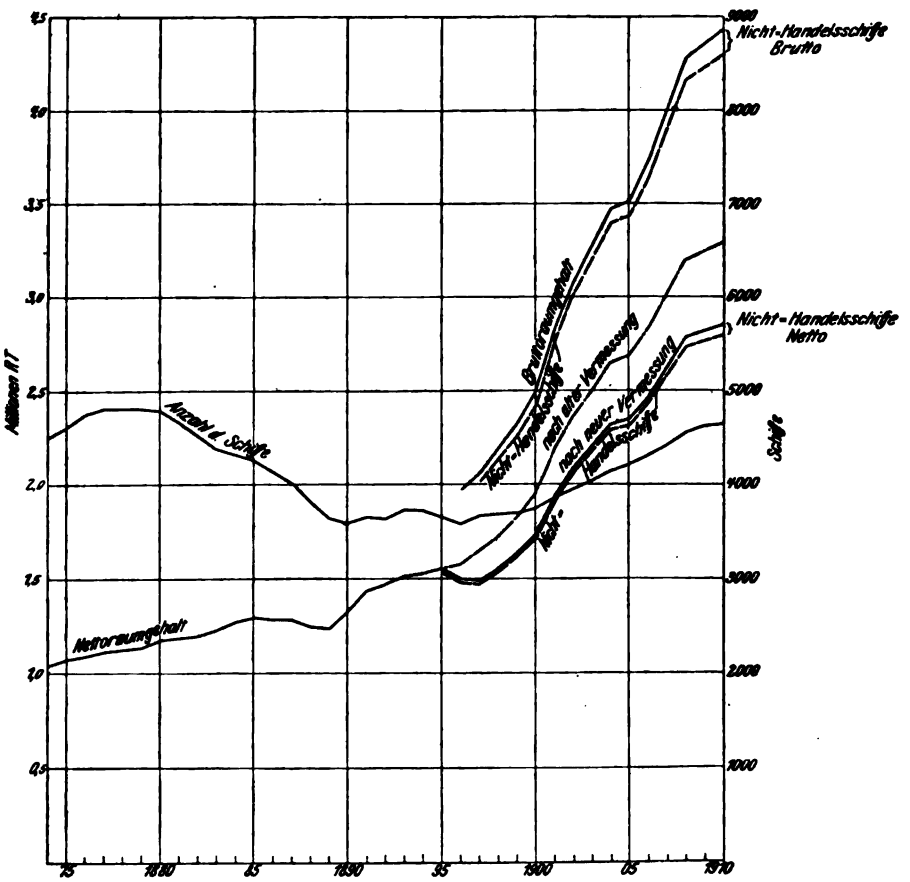


Fig. 15. Anzahl und Raumgehalt der deutschen Seeschiffe 1874—1910.

Schiffe, d. h. alle Schiffe von mindestens 50 cbm brutto, enthalten. Das fast ununterbrochene Sinken der Zahl der Schiffe von 1879—1896 bei gleichzeitigem Steigen des Raumgehaltes bedarf keiner Erklärung. Sehr

Digitized by Google

lehrreich ist dagegen der Verlauf der Nettoraumgehaltskurve mit den zweimaligen tiefen Einbuchtungen um 1889 und 1897. Das Sinken des Gesamtraumgehaltes der deutschen Seeschiffe nach 1885 und besonders 1887 bis 1889 ist lediglich auf den damals besonders rapiden Rückgang der hölzernen Seglerflotte zurückzuführen, wie aus einem Vergleich mit Nr. 2 (Fig. 16) und mit den internationalen Vergleichskurven der Dampferflotten hervorgeht. Der Raumgehalt der Dampfer hat sich gleichzeitig, wennschon langsamer als Ende der 70er Jahre, vermehrt, so daß trotz des Sinkens des Nettoraumgehaltes der gesamten Flotte zweifellos eine Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit stattgefunden hat. Das zweite Sinken der Nettoraumgehaltskurve 1895—1897 dagegen ist überhaupt nur scheinbar, nämlich lediglich durch die Änderung der Schiffsvermessung 1895 hervorgerufen. Um dies zu zeigen, sind von 1895 an zwei Nettoraumgehaltskurven eingetragen, von denen die untere die Entwickelung nach den tatsächlich vorliegenden statistischen Zahlen zeigt, die obere die Entwickelung, wie sie ohne Änderung der Schiffsvermessung sich vollzogen hätte. Die Unterlagen hierzu lieferte bis 1903 die Reichsstatistik selbst, indem sie jährlich angab, wie hoch sich der Raumgehalt der bis dahin neuvermessenen Schiffe nach der alten Vermessung belaufen würde. Für die folgenden Jahre ist das Verhältnis nach den von der Reichsstatistik seit 1904 angegebenen Netto-Prozentsätzen festgestellt, wonach der Nettoraumgehalt der Segelschiffe nach alter Vermessung 4 % (des neuen Netto), der der Seeleichter 3 % und der Dampfer 18 % mehr betragen würde. Der für die Dampfer angenommene Prozentsatz des Unterschiedes geht noch über den von uns oben nach Veritas berechneten hinaus, stimmt aber mit dem von Kiær 1896 ermittelten überein.[1]) Für die Umrechnung des Nettoraumgehaltes der gesamten Handelsflotte nach neuer Vermessung in solchen nach alter Vermessung ergibt sich sonach ein allmählich von 14,5 % (1904) des neuen Netto bis 15,5 % steigender Prozentsatz (entsprechend dem Steigen des Anteils der Dampfer an der Gesamtflotte).

Seit 1895 ist eine gesonderte Kurve für die ausschließlich zu eigentlichen Handelszwecken verwendeten Schiffe gezogen. Die Distanz zwischen dieser und der obersten Netto- (und Brutto-) Kurve gibt mithin den Raumgehalt der nicht zu eigentlichen Handelszwecken verwendeten Fahrzeuge an, worunter zu verstehen sind: Fischer- und Fischhändlerfahrzeuge (Quatzen), Steinfischerei- und Steintransportschiffe, Lotsen-, Taucher-, Hebefahrzeuge, Schlepp- und Bergungsdampfer, Eisbrecher, Kabeldampfer usw. Vgl. unsere Bemerkungen oben S. 47 A. 1.

[1]) International Skibsfartsstatistik (V.), Tabeller vedkomm. Skibsfartsbevægelsen 1872—94 og Handelsflaaderne 1886—96 S. II Anm. 1.

Digitized by Google

No. 2. Baumaterial der deutschen Seeschiffe (Netto- und Bruttoraumgehalt der Schiffe). 1874—1910.

Diese (Fig. 16), wie die folgenden Darstellungen des Bestandes der deutschen Seeschiffe, bezieht sich, da fortlaufende Angaben für die Jahre 1874 bis 1910 nur über den Nettoraumgehalt der Seeschiffe vorliegen, auf

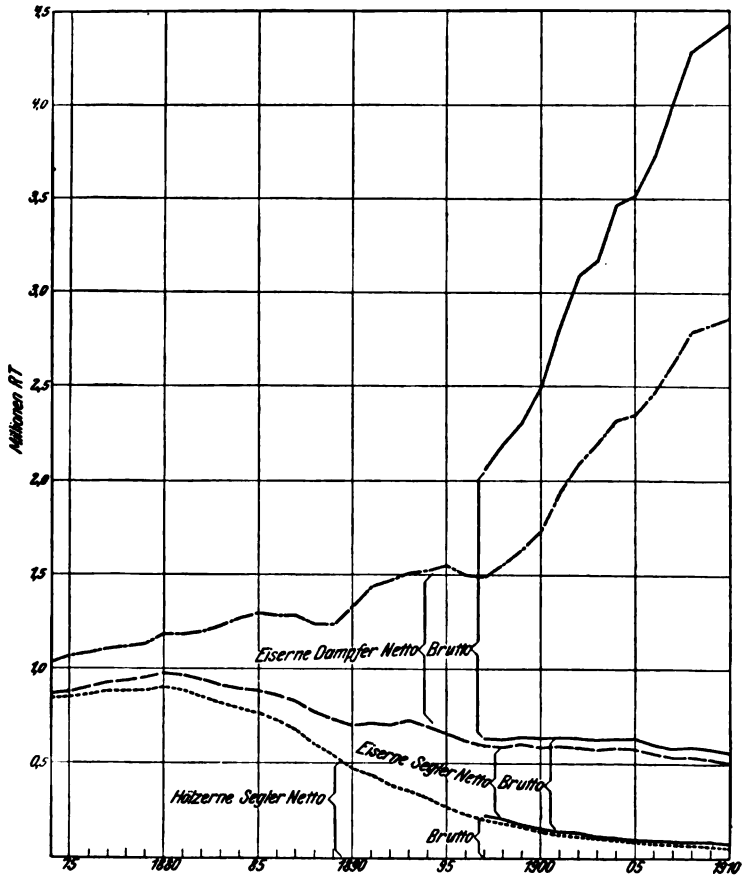


Fig. 16. Baumaterial der deutschen Seeschiffe 1874—1910.

diesen, gibt also kein völlig zutreffendes Bild der Entwickelung. Dem Bruttoraumgehalt nach würde die Zunahme der eisernen Dampfer noch viel stärker erscheinen. Um dies zu veranschaulichen, sind, soweit der Bruttoraumgehalt angegeben ist, d. h. seit 1897, auch die Bruttokurven eingetragen. Wie ersichtlich, entfiel vom Gesamtraumgehalte netto 1897 und 1909 auf hölzerne Segler 13,8 % und 2,3 %, eiserne Segler 26,4 und 16,2 % und auf eiserne Dampfer 59,8 und 81,5 %, dagegen vom Gesamtraumgehalt brutto auf hölzerne Segler 10,7 und 2,2 %, auf eiserne Segler

Digitized by Google

19,9 und 11,6 %, auf eiserne Dampfer endlich 69,4 und 86,2 %. Unter eisernen Dampfern und eisernen Seglern sind sowohl die aus Eisen, wie aus Stahl gebauten Schiffe verstanden. Kompositschiffe (aus Eisen und Holz), die übrigens nur in geringer Zahl vorkommen, sind den Holzschiffen zugerechnet, hölzerne Dampfer haben nach 1874 in nennenswerter Zahl nicht existiert, sind daher unberücksichtigt gelassen. Seeleichter sind den Segelschiffen zugezählt. Die Kurven sind übereinander aufgebaut, so daß die Distanz zwischen zwei Kurven den Raumgehalt der betreffenden Schiffsklasse angibt und jedes Jahr zugleich der Anteil der verschiedenen Schiffsklassen am Gesamtraumgehalt zu erfahren ist.

No. 3. Verteilung der deutschen Seeschiffe auf Ostsee und Nordsee (Netto- und Bruttoraumgehalt). 1874—1910.

Die Darstellung (Fig. 17), in der gleichen Weise aufgebaut wie die vorige, zeigt mit dieser zusammengehalten, daß der Niedergang der Holz-

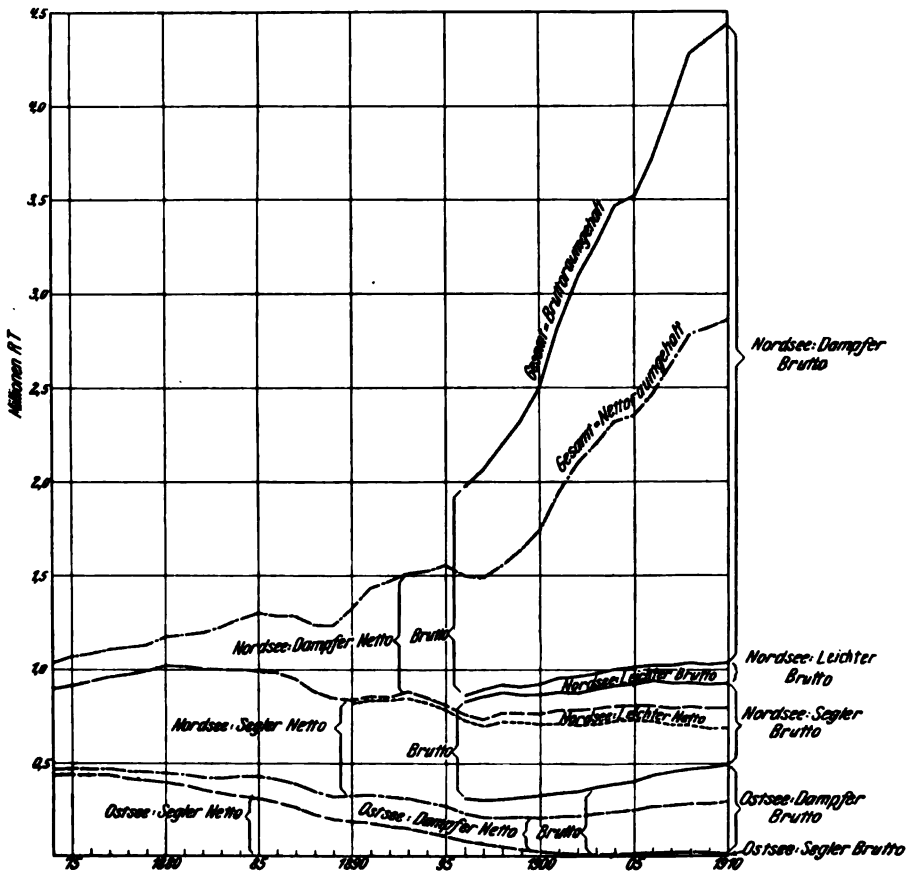


Fig. 17. Verteilung der deutschen Seeschiffe auf Ostsee und Nordsee (Netto- und Brutto-Raumgehalt) 1874—1910.

Digitized by Google

seglerflotte in engstem Zusammenhang mit dem Niedergang der Ostsee-seglerflotte steht. Denn während die Seglerflotte der Nordsee bis 1882 noch zunahm und dann ungefähr auf der gleichen Höhe verblieb (im letzten Jahrzehnt allerdings nur mit Einrechnung der Seeleichter), sich aber allmählich in eine Flotte eiserner und stählerner Fahrzeuge verwandelte, fand in der Ostsee dieser Ersatz nicht statt, der Untergang der hölzernen Seglerflotte war hier gleichbedeutend mit dem Untergang der Segelschiffsreederei überhaupt. Was von dieser noch übrig geblieben ist, betreibt Küstenschiffahrt mit kleinen, meist hölzernen, Fahrzeugen. Auch in der Entwickelung der Dampfschiffahrt ist die Ostsee weniger rasch vorangeschritten als die Nordsee, indem sich ihre Dampferflotte dem Nettoraumgehalt nach bis 1910 auf das 10,2 fache ihres Bestandes von 1874 vermehrt hat, die Nordsee-Dampferflotte dagegen auf das 14,8 fache. Während die Dampferflotte der Nordsee 1874 etwa fünfmal so groß war als die der Ostsee, ist sie gegenwärtig mehr als achtmal so groß (sowohl dem Brutto- wie dem Nettoraumgehalt nach). Zu beachten ist ferner die Entwickelung einer Flotte von Seeleichtern oder Schleppschiffen, die in den 80er Jahren einsetzte, aber erst seit 1890 fortlaufend von der Reichsstatistik nachgewiesen wird. Wie ersichtlich, ist auch an dieser Entwickelung die Ostsee fast gar nicht beteiligt. Zweigt man die Seeleichter von der Seglerflotte ab, wie es richtig ist, da sie vor allem Funktionen der Küstensegler übernehmen, so ergibt sich, daß ihnen seit 1900 ausschließlich die Zunahme der Nicht-Dampferflotte in der Nordsee zu danken ist. Die wirklichen Segelschiffe haben auch in der Nordsee im letzten Jahrzehnt fortdauernd abgenommen.

Die die wirklichen Verhältnisse besser widerspiegelnden Bruttokurven sind hier ebenfalls für den Zeitraum 1896—1910 eingetragen.

No. 4. Schiffsbestand der deutschen Ostseehäfen (Nettoraumgehalt) 1874—1910.

Die Kurven dieses Diagramms (Fig. 18) sind sämtlich auf dieselbe Basis bezogen, um einen Vergleich der Entwickelung in den verschiedenen Häfen zu ermöglichen. Berücksichtigt sind alle Plätze, deren Flotte in dem dargestellten Zeitraum jemals den Umfang von mindestens 15 000 RT netto erreichte, außerdem Wismar und das als ein Ganzes gefaßte Königsberg-Pillau wegen der sonstigen Bedeutung dieser Orte. Der Darstellung mußte der Nettoraumgehalt zugrunde gelegt werden, da, wie öfter hervorgehoben, nur für diesen fortlaufende Zahlen seit 1874 vorliegen. Es ist aber auch hier zu beachten, daß die Zunahme des Schiffsbestandes in Flensburg, Lübeck und Stettin im Bruttoraumgehalt noch viel stärker in Erscheinung treten würde, da das Wachstum ihres Schiffsbestandes mit der Beschaffung

Digitized by Google

einer modernen Dampferflotte gleichbedeutend ist, während der Rückgang des Schiffsbestandes fast aller anderen Orte auf das Konto des Verfalls der Segelschiffsreederei zu setzen ist. Auf eine nähere Würdigung der Kurven im Einzelnen einzugehen, ist hier nicht der Ort. Die Hauptergebnisse wurden soeben schon angedeutet. In der Blütezeit der Segelschiffsreederei um die Mitte des 19. Jahrhunderts waren insbesondere die Flotten der mecklenburgischen, pommerschen, ost- und westpreußischen Häfen die Träger des Seeverkehrs. Ihre Abnahme ist also auf den Rückgang der Segelschiffahrt zurückzuführen. Namentlich fällt der enorme

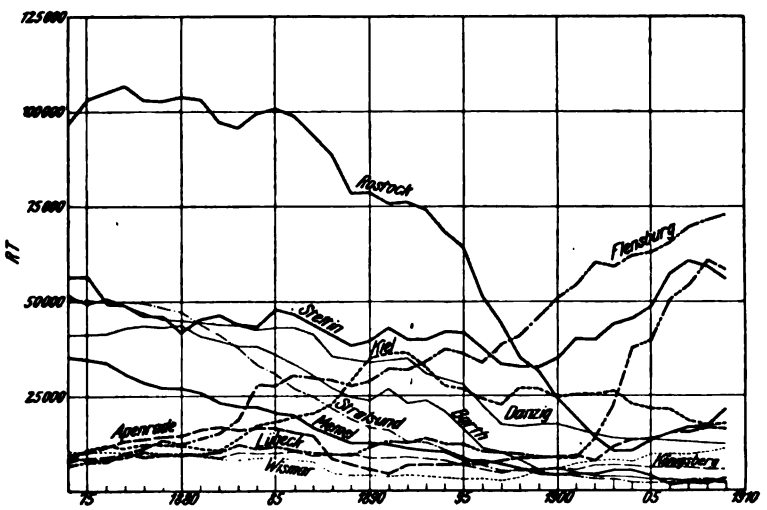


Fig. 18. Schiffsbestand der deutschen Ostseehäfen (Netto-Raumgehalt) 1874—1910.

Niedergang der Rostocker Flotte, die 1877 noch die drittgrößte Deutschlands war, auf. Zum Aufbau einer Dampferflotte war in fast allen diesen Städten ebensowenig genügendes Kapital wie Unternehmungslust vorhanden. Denn das in der Holzseglerflotte investierte Kapital ging mit deren Verbrauch fast völlig verloren, da die an der Ostsee allgemein übliche altertümliche Form der Partenreederei eine formelle Amortisation des Kapitals nicht kannte, und die Rentabilität der Holzsegler in der letzten Zeit ihres Bestehens so gering war, daß sie kaum eine mäßige Verzinsung, geschweige denn eine Amortisationsquote herauswirtschafteten, deren gesammelte Beträge zur Beschaffung eines neuen Schiffes — vollends eines so viel kostspieligeren Dampfers — hätten dienen können. Auch bot die im allgemeinen (seit Mitte des 19. Jahrhunderts) wenig vorteilhafte Lage der meisten Ostseeplätze zu den Hauptstraßen des Weltverkehrs geringe Anregung zur Erneuerung der Handelsflotte. Nur Stettin hat sich dank

Digitized by Google

der Gunst seiner Lage besser gehalten, indem es seit den 80er Jahren begann, seine Seglerflotte durch Dampfer zu ersetzen. Flensburg hat ohne ausgedehntes Hinterland durch den Unternehmungsgeist seiner Reeder eine moderne Dampferflotte erhalten, die ihm unter den deutschen Reedereihäfen den dritten Platz, freilich in weitem Abstande hinter Hamburg und Bremen, zuweist. Streitig gemacht wird ihm neuerdings dieser Platz durch Lübecks Reederei, deren starker Aufschwung seit der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals 1900 datiert. Kiels Schiffsbestand nahm bis 1892 zu, ist aber seitdem wieder in allmählicher Abnahme begriffen, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß der Kieler Hafen mehr und mehr von der Kriegsmarine beansprucht wird.

No. 5. Schiffsbestand der gesamten deutschen Nordseehäfen, der gesamten deutschen Ostseehäfen, Hamburgs und Bremens (Nettoraumgehalt) 1874—1910.

Wie bei No. 4 sind die Kurven (Fig. 19) auf die gleiche Grundlinie bezogen und stellen aus bereits erwähnten Gründen die Entwickelung des

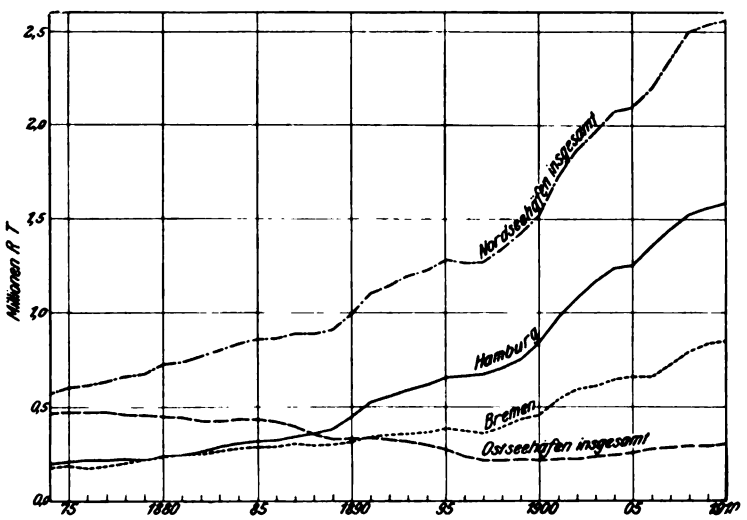


Fig. 19. Schiffsbestand der deutschen Nordseehäfen, Ostseehäfen, sowie der Häfen Hamburg und Bremen (Netto-Raumgehalt) 1874—1910.

Nettoraumgehaltes dar. Die überall sichtbare Einbuchtung der Kurven nach 1895 ist daher lediglich auf die Änderung der Schiffsvermessung zurückzuführen, insbesondere der scheinbare Rückgang der Bremischen Flotte 1895/97. Das augenfälligste Merkmal dieser Darstellung ist der gewaltige Aufschwung der Hamburgischen Handelsflotte, der die Bremische Flotte 1879/81 noch ebenbürtig war. Während ferner die Ostseehäfen hinsichtlich

Digitized by Google

ihres Schiffsbestandes im Jahre 1874 nur unbeträchtlich hinter den Nordseehäfen zurückstanden, wurden sie 1888 allein von Hamburg, 1891 von Bremen übertroffen; dem Bruttoraumgehalt nach trat diese Überflügelung zweifellos schon früher ein.

No. 6. Schiffsbestand der größeren deutschen Häfen in den Jahren 1875, 1885, 1895, 1905.

Die Karte (Tafel II) faßt den Inhalt der beiden vorhergehenden Darstellungen in ein übersichtliches Bild zusammen. Zugrunde gelegt ist wie bei diesen mangels besserer Unterlagen der Nettoraumgehalt der Schiffe und berücksichtigt sind alle Häfen, deren Schiffsbestand jemals seit 1874 10 000 RT netto überschritt. Die Höhe der Rechtecke entspricht der durchschnittlichen Größe der Schiffe, ihre Länge der Zahl.

Der Rückgang der Schiffszahl in den Ostseehäfen bei gleichzeitiger Minderung der Durchschnittsgröße tritt ebenso augenfällig in Erscheinung wie die Zunahme sowohl der Zahl wie im Durchschnitts-Raumgehalt der Schiffe bei den meisten Nordseehäfen, insbesondere Hamburg und Bremen. Nur Flensburg, Lübeck und etwa Kiel weisen in dieser Beziehung den Charakter der Nordseehäfen auf, wie umgekehrt Papenburg den der Ostseehäfen. Klar zeigt sich ferner, wie seit Mitte der siebziger Jahre an Stelle der Zersplitterung des deutschen Schiffsbestandes über die ganze Länge der Ostsee- und Nordseeküste hin allmählich eine fast völlige Konzentration an den Mündungen der Elbe und Weser getreten ist.

B. Der Seeverkehr des Deutschen Reiches 1874—1908.

No. 1. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Häfen 1874—1908.

a) Zahl der Schiffe (Fig. 20). b) Raumgehalt der Schiffe (Fig. 21).

Am Schluß ihrer Übersicht des Seeverkehrs der einzelnen deutschen Küstenstrecken nach Herkunft und Bestimmung der Schiffe (Statistik der Seeschiffahrt III a) gibt die deutsche Reichsstatistik eine zusammenfassende Übersicht über den Seeverkehr des Deutschen Reiches. Diese ist hier zugrunde gelegt, indem der Gesamtverkehr in seine drei Hauptzweige: Küstenverkehr d. h. Verkehr zwischen Häfen des Deutschen Reiches, europäischer Verkehr und ozeanischer Verkehr, d. h. solcher nach außereuropäischen Hafenplätzen, gegliedert und innerhalb eines jeden noch zwischen dem von Dampfern und Seglern vermittelten Verkehr unterschieden ist. Der Verkehr nach den deutschen Schutzgebieten ist dem ozeanischen Verkehr, der (ganz unbedeutende) mit unbestimmter Herkunft und Bestimmung dem europäischen Verkehr zugezählt. Der Fischereiverkehr ist bei dieser wie bei allen folgenden Darstellungen (mit Ausnahme

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

von No. 5) nicht mit aufgenommen, und im übrigen sind, wie in der als Grundlage dienenden Statistik, nur Schiffe berücksichtigt, die zu eigentlichen Handelszwecken ein- und ausgelaufen sind, also nicht solche, die wegen Havarie, widrigen Windes, Kohlen- oder Lebensmitteleinnahme, Warten auf Order und dergl. einen Hafen aufgesucht haben. Dagegen sind beladene und unbeladene Schiffe gleichmäßig aufgenommen. Da die Zahl der ankommenden und abgehenden Schiffe nicht selten beträchtlich von einander abweicht (beim Küstenverkehr, weil hier stets ein Teil der ankommenden und abgehenden Seeschiffe — kleine Küstenfahrer — in den Binnenverkehr übergeht, beim europäischen und ozeanischen Verkehr aus anderen, weiter unten zu erwähnenden Gründen), so ist der ein- und ausgehende Verkehr zusammengezählt und die Hälfte der Summe, also das Mittel zwischen ein- und ausgehendem Verkehr, der Darstellung zugrunde gelegt. Die benutzten Zahlen sind mithin nicht ohne weiteres der Statistik zu entnehmen. Ferner ist bei Beurteilung der Zahlen die Art und Weise zu berücksichtigen, in der die Reichsstatistik bei der Summierung verfährt. Bei der Übersicht über den Verkehr der einzelnen Häfen sind nämlich sämtliche Schiffe nachgewiesen, die den Hafen besucht haben, mit besonderer Anführung derjenigen, die dies zu Handelszwecken taten. Bei den Übersichten über den Schiffsverkehr der Küstenstrecken ohne Unterscheidung der einzelnen Häfen (z. B. Ostpreußen, Westpreußen usw.) sind dagegen solche Schiffe, die auf einer Reise mehrere Häfen der betreffenden Küstenstrecke als Zwischenhäfen angelaufen haben, nur einmal (oder, wenn die Reise innerhalb derselben Küstenstrecke beendet wurde, zweimal) gezählt. Ebenso ist dann bei der Addition des Verkehrs der einzelnen Küstenstrecken zu dem des Ostsee- und Nordseegebietes, und endlich bei Addition dieser letzteren zum Gesamtverkehr des Deutschen Reiches verfahren. Daher übersteigt die Verkehrssumme, wenn man den Verkehr der einzelnen Häfen addiert, regelmäßig die für die ganze Küstenstrecke angegebene Zahl, ebenso die Summe des Verkehrs der Küstenstrecken die Verkehrszahl des Ostsee- oder Nordseegebietes, endlich die Summe des Verkehrs dieser beiden Gebiete die Verkehrszahl für das ganze Deutsche Reich. Die so entstehenden Differenzen sind nicht unbeträchtlich, wie aus folgender Zusammenstellung über den Verkehr ankommender Schiffe im Jahre 1908 ersichtlich:

	Schiffe	Netto-Raumgehalt RT
Summe des Verkehrs der einzelnen Häfen	120 251	30 696 622
„ „ „ „ „ Küstenstrecken	109 458	28 181 265
„ „ „ des Ostsee- u. Nordseegebietes	107 931	27 502 536
Verkehr des Deutschen Reiches	107 694	27 433 477

Digitized by Google

Den meisten Einfluß übt diese Art der Summierung auf die Zahlen des Küstenverkehrs, geringeren wohl auf die des europäischen und fast gar keinen auf die des ozeanischen Verkehrs.

Ob die Methode überhaupt berechtigt ist, darüber läßt sich wohl streiten. Jedenfalls sind, besonders nach der seit 1908 eingeführten Definition des Hafens der Herkunft und Bestimmung,[1]) zahlreiche Fälle

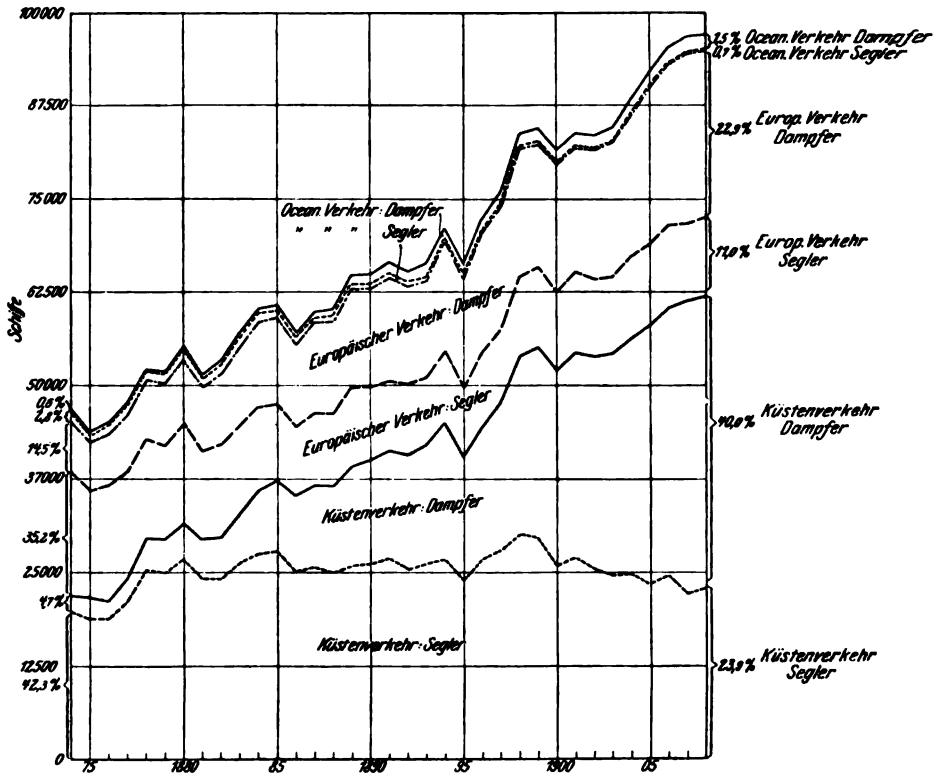


Fig. 20. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Häfen 1874—1908. a) Zahl der Schiffe.

denkbar, in denen das Anlaufen eines oder mehrerer deutscher Zwischenhäfen von größerer wirtschaftlicher Bedeutung ist, als das des Bestimmungs- oder Endhafens. Indessen läßt die ganze Seeverkehrsstatistik nur in so beschränktem Grade einen Schluß auf die tatsächliche absolute Größe des Waren- und Personentransportes zur See zu, daß es im Grunde auf einige Tausende oder selbst Millionen RT nicht ankommt. Nur ist darauf zu achten, daß die Grundlagen der Anschreibung und die Methoden der

[1]) S. oben S. 93.

Digitized by Google

Summierung beim Vergleich der Entwickelung über längere Zeiträume und bei internationalen Vergleichen dieselben sind, damit wenigstens die Vergleichbarkeit der Zahlen untereinander gewahrt bleibt.

Der den Verkehrszahlen der Seeschiffahrtsstatistik zugrunde gelegte Maßstab ist der Raumgehalt der Schiffe in Netto-Registertonnen, und zwar wie oben ausgeführt, entsprechend der heimischen Vermessung. Infolge der Änderung der deutschen Schiffsvermessung im Jahre 1895 erscheint seitdem der Raumgehalt der verkehrenden Schiffe verglichen mit den früheren Zahlen um 12—15 % niedriger. Übrigens konnte sich,

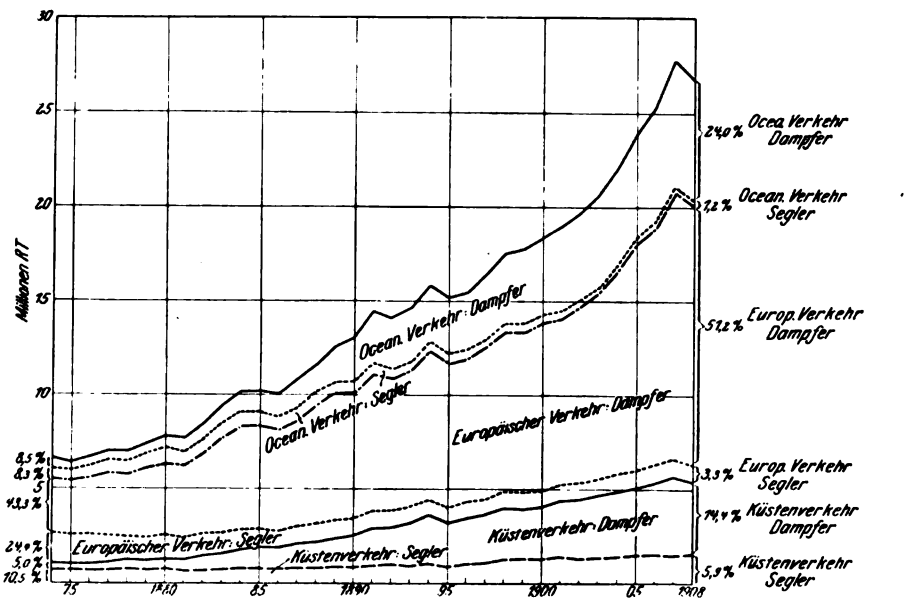


Fig. 21. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Häfen 1874—1908. b) Raumgehalt der Schiffe.

wie ebenfalls oben gezeigt, die Änderung erst allmählich in vollem Grade bemerkbar machen. Auch müssen wir uns hüten, den im Jahre 1895 deutlich bemerkbaren Bruch in den Verkehrskurven ausschließlich auf die Änderung der Schiffsvermessung zurückzuführen. Diese fiel nämlich zufällig mit einem wirklichen Rückgang des Verkehrs zusammen, wie daraus ersichtlich, daß auch die Zahl der verkehrenden Schiffe eine Abnahme erfuhr.

Auch die Anschreibung ist in den deutschen Häfen in dem Zeitraum 1874—1908 nicht vollständig gleichmäßig durchgeführt worden.

Der Verkehr auf gewissen Strecken, insbesondere der Wattverkehr Schleswig-Holsteins und der ostfriesischen Inseln ist erst seit 1878 und

Digitized by Google

1879 teilweise, seit 1883 vollständig zur Anschreibung gelangt, der Verkehr Helgolands vollständig erst seit dem Übergang der Insel in deutschen Besitz. Doch machen sich diese Änderungen nur in der Kurve der verkehrenden Schiffs z a h l deutlich bemerkbar, insbesondere ist das starke Steigen der Zahl der verkehrenden Küstensegler 1878 darauf zurückzuführen; dagegen wird die Kurve des Raumgehaltes bei der geringen Größe der in Frage kommenden Fahrzeuge wenig beeinflußt.

Die Kurven sind in dieser und den folgenden Verkehrsdarstellungen sämtlich übereinander aufgebaut, so daß die Entfernung zwischen zwei Kurven den Umfang der betreffenden Verkehrskategorie, die Entfernung der obersten Kurve von der Grundlinie den Umfang des Gesamtverkehrs angibt. In denjenigen Darstellungen, welche Vergleiche des Ostsee- und Nordseeverkehrs enthalten, differieren die zugrunde gelegten Zahlen des Gesamtverkehrs aus den oben dargelegten Gründen ein wenig von der Gesamtverkehrszahl in Nr. 1, doch sind die Unterschiede so geringfügig, daß sie bei dem benutzten Maßstab der graphischen Darstellungen überhaupt nicht sichtbar werden. Eine größere Differenz zeigt sich nur, wie erklärlich, bei den Diagrammen Nr. 4a und b (Fig. 25 u. 26), die den ankommenden und abgehenden Verkehr darstellen, sowie in Nr. 5 (Fig. 27), bei der Unterscheidung des Verkehrs nach Flaggen, worüber unten.

Die Darstellung des Verkehrs nach der Z a h l der Schiffe ist natürlich für die Beurteilung des Verkehrs von geringem Werte. Manchen wird vielleicht die geringe Zahl der im ozeanischen Verkehr ein- und auslaufenden Schiffe gegenüber der Zahl der im Küstenverkehr sich bewegenden Fahrzeuge überraschen; gerade in dieser Beziehung könnte das Bild zu sehr irrigen Anschauungen über die relative Bedeutung des ozeanischen, europäischen und Küstenverkehrs verleiten. Ein etwas zutreffenderes, aber keineswegs völlig zutreffendes Bild dieser relativen Bedeutung geben die Kurven des R a u m g e h a l t e s der verkehrenden Schiffe (Fig. 21). Auch hier erscheint der Umfang des ozeanischen Verkehrs — etwa ein Viertel des Gesamtverkehrs 1908 — vielleicht geringfügiger als es den landläufigen Anschauungen entspricht. Dabei ist jedoch dreierlei in Betracht zu ziehen: erstens sind in den Zahlen die unbeladenen und in Ballast gehenden Schiffe inbegriffen, und diese bilden im europäischen Verkehr einen unvergleichlich höheren Prozentsatz (1908: ankommend 7,16 %, ausgehend 50,61 %!) als im ozeanischen Verkehr (1908: ankommend 0,04 %, ausgehend 5,57 %). Zweitens geht ein beträchtlicher Teil der nach Außereuropa verkehrenden Schiffe zunächst in Ballast nach europäischen Häfen, um dort eine Ausfracht, z. B. englische Kohlen, zu suchen. Diese Schiffe sind dann in der Statistik im europäischen Verkehr angeschrieben, obwohl sie ihrer eigentlichen Bestimmung nach

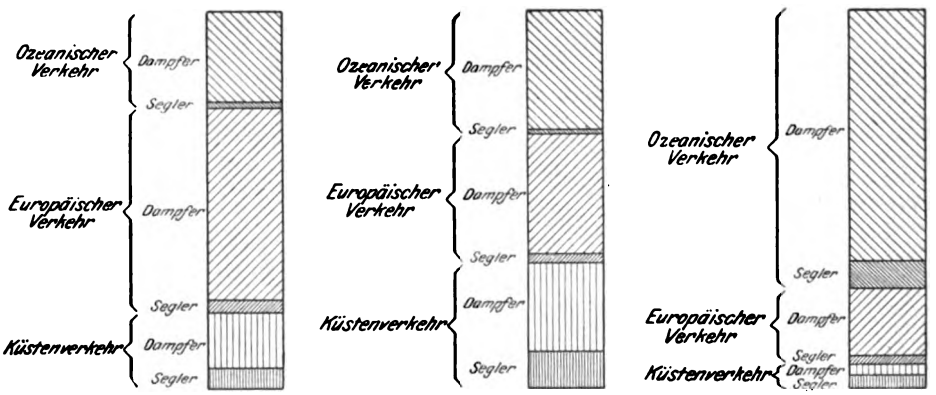
Digitized by Google

dem ozeanischen Verkehr zugerechnet werden müssen. Daher überstieg im Jahre 1908 im europäischen Verkehr der Raumgehalt der ausgehenden Schiffe den der ankommenden um 1 448 300 RT, wie umgekehrt im ozeanischen Verkehr der Raumgehalt der ankommenden Schiffe den der ausgehenden um 1 847 500 RT. Drittens aber ist zu bedenken, daß der Begriff „beladenes" Schiff überhaupt nur relativ gefaßt werden darf. Es bedeutet weiter nichts, als daß das Schiff überhaupt irgend eine Ladung führt, die nicht nur als Ballast gewertet wird. Nun ist durchweg anzunehmen, daß im Küsten- und europäischen Verkehr verhältnismäßig viele Schiffe figurieren, die nur zum Teil beladen sind, oft sogar sehr geringe Ladung führen. Man denke z. B. an die vielen täglich verkehrenden Post- und Fährdampfer, die manchmal wenige Passagiere und die Post führen, aber Tag für Tag zweimal oder öfter mit ihrem vollen Nettoraumgehalt als „beladene" Schiffe angeschrieben werden. Dagegen darf als sicher gelten, daß bei den im ozeanischen Verkehr aus- und eingehenden Schiffen die beförderten Güter und Passagiere durchschnittlich einen viel höheren Prozentsatz des Laderaums beanspruchen.

Das Verhältnis des in den drei Hauptverkehrsrichtungen ein- und ausgehenden Schiffsraumgehaltes kann auch leicht zu falschen Anschauungen über die Bedeutung dieser drei Richtungen für die Reederei mit ihren Hilfsgewerben führen. Wer z. B. das Bild des Hamburger Hafens vor Augen hat, dem wird sich der Eindruck aufdrängen, daß hier der transatlantische, ozeanische Verkehr eine viel größere Rolle spielt, als es unsere Verkehrskurven anzeigen. Man darf eben nicht vergessen, daß, um eine bestimmte Gütermenge innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu transportieren, die benötigte Schiffsräumte im gleichen Verhältnis mit der Entfernung des Bestimmungshafens (gleiche Schnelligkeit der Schiffe angenommen) wächst. Nehmen wir z. B. an, es sollten je 1 Million t Ladung innerhalb eines Jahres von Hamburg nach London und von Hamburg nach Sydney geschafft werden, und zwar auf Dampfern von je 5000 t nutzbarer Tragfähigkeit. Nehmen wir weiter an, daß die Dampfer zu einer vollen Rundreise (Hin- und Rückreise) von Hamburg nach London und zurück, einschließlich Laden und Löschen, 14 Tage benötigen würden, also im Jahre ca. 25 mal hin- und herfahren könnten, dann würde 1 Dampfer im Jahr befördern $25 \times 5000 = 125\,000$ t, es würden also acht solche Dampfer zum Transport der 1 Million t erforderlich sein. Nach Australien braucht der Dampfer für die Rundreise mindestens 5 Monate, er könnte also kaum $2\frac{1}{2}$ mal im Jahre die Hinreise machen, also nur $2\frac{1}{2} \times 5000 = 12\,500$ t befördern; mit anderen Worten, es würden nicht 8, sondern mindestens 80 Dampfer erforderlich sein, um die gestellte Aufgabe zu lösen. Der „Umtrieb" der im europäischen und Küstenverkehr

Digitized by Google

tätigen Schiffe ist also im Durchschnitt erheblich schneller, als derjenige der im oezanischen Verkehr tätigen, und dementsprechend ist ihre Zahl und ihre Bedeutung für die nautischen Gewerbe geringfügiger. Um dies zu veranschaulichen, ist nachstehend der Versuch gemacht, die gesamte deutsche Handelsflotte nach dem Stande des Jahres 1910 (Anfang) entsprechend ihrer Betätigung nach den drei Hauptverkehrsrichtungen: Küstenfahrt, europäische Fahrt, ozeanische Fahrt, zu gliedern (Fig. 22). Da die Statistik zu einer solchen Einteilung keine Unterlagen bietet, so mußte auf anderweitige Mitteilungen und zum Teil auf mehr oder minder unsichere Annahmen zurückgegriffen werden. Immerhin ist in Deutsch-



Schiffsverkehr der deutschen Häfen unter allen Flaggen (Netto-Raumgehalt 1908).

Schiffsverkehr der deutschen Häfen unter deutscher Flagge (Netto-Raumgehalt 1908).

Schiffsbestand der deutschen Handelsflotte (Brutto-Raumgehalt 1910).

Fig. 22. Schiffsverkehr der deutschen Häfen und Schiffsbestand der deutschen Handelsflotte, gegliedert nach der Bewegung und Verwendung in den drei Haupt-Verkehrsrichtungen.

land ein solcher Versuch relativ leicht zu machen, da der größte Teil der Dampferflotte auf festen Linien tätig ist. Zugrundegelegt wurden vor allem die Angaben der im Nauticus 1910 veröffentlichten Liste sämtlicher deutscher Handelsdampfer von mehr als 1000 RT Bruttoraumgehalt, welche auf Mitteilungen der Reedereien beruht und bei jedem Schiff, mit Ausnahme der in wilder Fahrt tätigen Dampfer (Trampdampfer), die Verkehrslinie angibt, in der das Schiff vorwiegend verwendet wird. Es ergibt sich, daß in runden Zahlen 2 663 000 RT brutto der Dampfer in ozeanischer Linienfahrt, 307 000 RT in europäischer Linienfahrt, 84 000 RT in Levantefahrt und 495 000 RT in Trampfahrt tätig sind. Wir rechnen nun die Levantefahrt zum europäischen Verkehr und nehmen ferner an, daß von den Trampdampfern die von mehr als 2500 RT brutto Größe vorwiegend in ozeanischer Fahrt, die von 1000—2500 RT vorwiegend in europäischer Fahrt Verwendung finden, ebenso die Dampfer von 500

Digitized by Google

bis 1000 RT Größe, während alle kleineren Dampfer unter 500 RT mehr dem Küstenverkehr zwischen Häfen des deutschen Reiches dienen dürften.

Betreffs der Seglerflotte nehmen wir weiter an, daß alle Segelschiffe von mehr als 1000 RT brutto überwiegend in ozeanischer Fahrt tätig sind, dagegen alle Segler von 200—1000 RT in europäischer Fahrt, ebenso die Hälfte der (meist zwei- oder anderthalbmastigen) Segelschiffe von 50 bis 200 RT und ein Drittel der unter 50 RT großen Segler, daß dagegen die übrigen Bruchteile dieser beiden Größenklassen vorwiegend der Küstenfahrt dienen.[1]) Von den Seeleichtern wurden alle Fahrzeuge bis 500 RT brutto aufwärts (etwa $^2/_3$ des Raumgehalts der Seeleichterflotte) dem Küstenverkehr, die größeren dem europäischen Verkehr zugerechnet. Als Endresultat dieser Annahmen, deren Fehler sich gegenseitig einigermaßen ausgleichen dürften, ergibt sich, daß von der deutschen Handelsflotte vorwiegend Verwendung finden in

	Segler und Seeleichter RT brutto	Dampfer RT brutto	Schiffe überhaupt RT brutto
Deutscher Küstenfahrt	140 000 = 3,2%	129 000 = 2,9%	269 000 = 6,1%
Europäischer Fahrt	100 000 = 2,2%	795 000 = 17,0%	895 000 = 20,2%
Ozeanischer Fahrt	325 000 = 7,3%	2 941 000 = 66,4%	3 266 000 = 73,7%
	565 000	3 865 000	4 430 000

Hieraus erklärt sich wohl zur Genüge die Tatsache, daß die deutsche Reederei, obwohl nur ein Viertel des in den deutschen Häfen ein- und ausgehenden Schiffsraumgehaltes nach außereuropäischen Plätzen verkehrt, überwiegend in der ozeanischen Fahrt interessiert ist.

No. 2. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.

No. 3. Dampfer und Segler im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.

Zur Erläuterung dieser beiden Darstellungen (Fig. 23 und 24) ist nach dem zu No. 1 Bemerkten kaum noch etwas hinzuzufügen. Die gänzliche

[1]) Zu einem ziemlich ähnlichen Resultat gelangt man bei der Annahme, daß alle Vier- und Fünfmaster, Vollschiffe und Barken in ozeanischer Fahrt, alle Schonerbarken, Schonerbriggs, Schoner, sowie die Hälfte der sonstigen Zweimaster (Galeassen, Galioten usw.) und ein Drittel der einmastigen Fahrzeuge in europäischer Fahrt, der Rest in Küstenfahrt Verwendung findet.

Digitized by Google

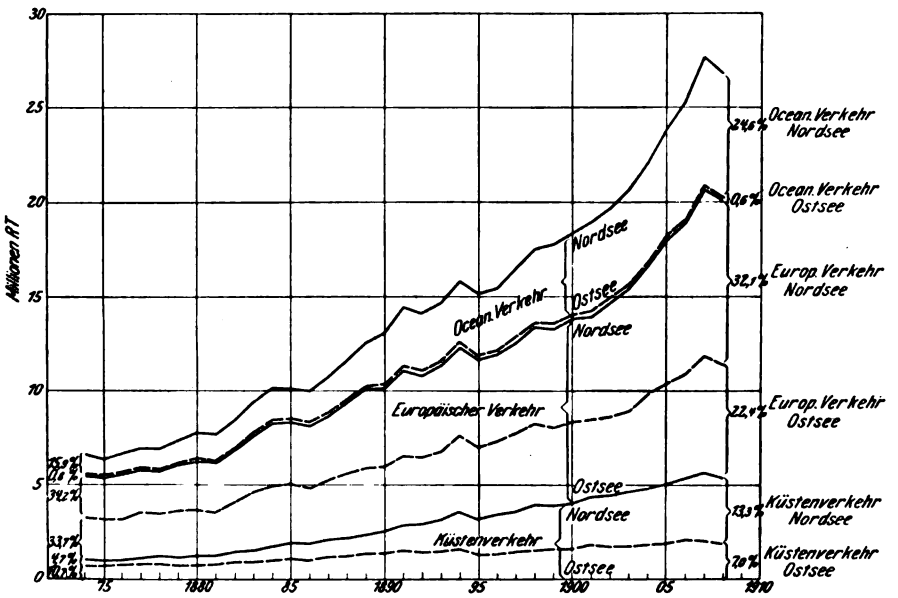


Fig. 23. Küsten-, europäischer und ozeanischer Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.

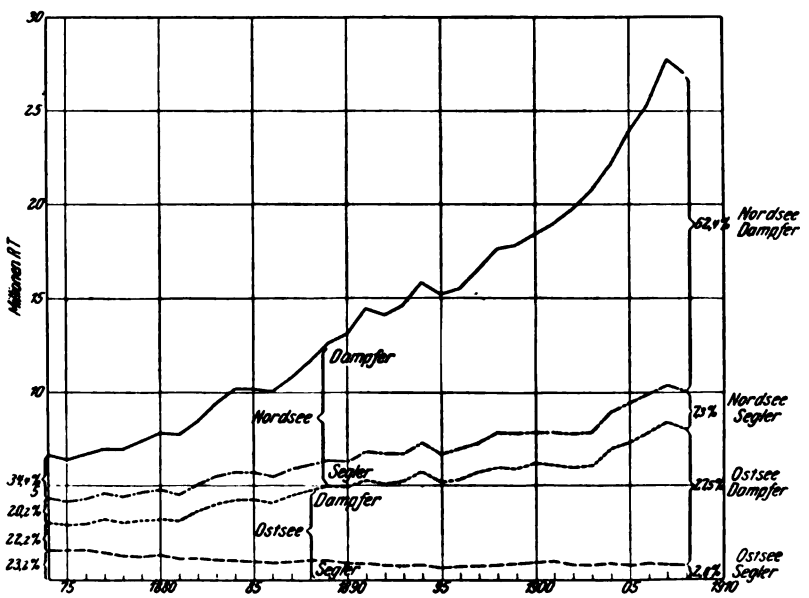


Fig. 24. Dampfer und Segler im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.

Digitized by Google

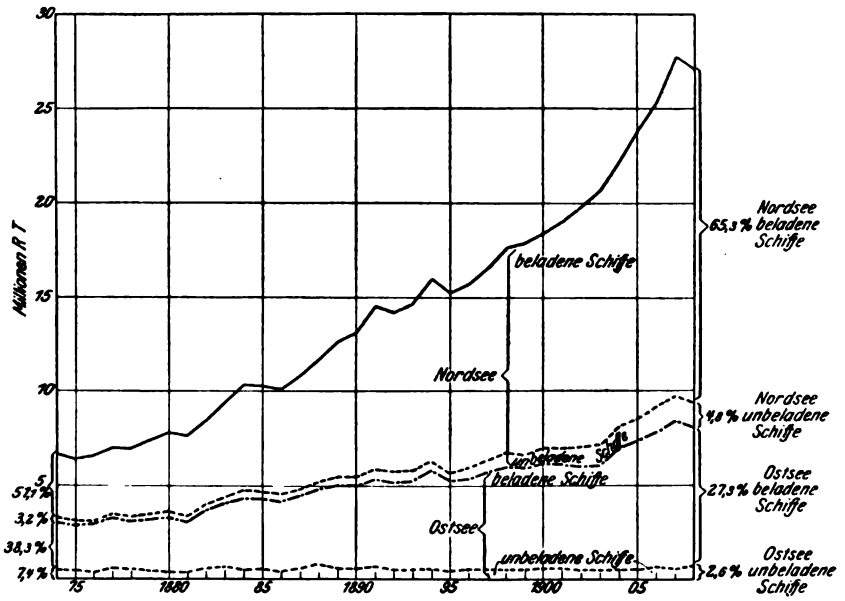


Fig. 25. Beladene und unbeladene Schiffe im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.
a) Raumgehalt der angekommenen Schiffe.

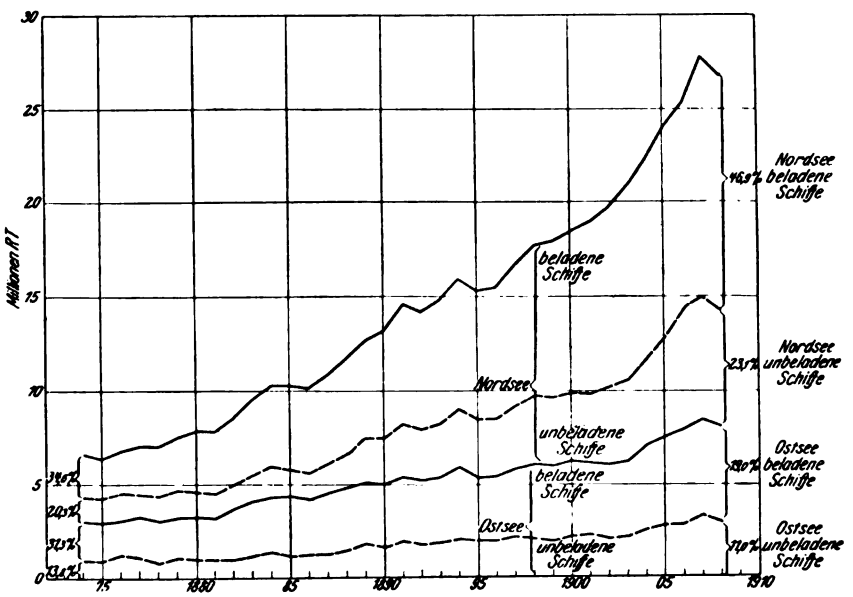


Fig. 26. Beladene und unbeladene Schiffe im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.
b) Raumgehalt der abgegangenen Schiffe.

Digitized by Google

Bedeutungslosigkeit der Ostsee für den ozeanischen Verkehr, ihr verhältnismäßiges Zurückbleiben auch in der Entwickelung des europäischen und des Küstenverkehrs kommen deutlich zur Anschauung.

No. 4. Beladene und unbeladene Schiffe im Verkehr der deutschen Nordsee- und Ostseehäfen 1874—1908.

a) Raumgehalt der angekommenen Schiffe (Fig. 25), b) Raumgehalt der abgegangenen Schiffe (Fig. 26).

Bei der zu No. 1 auseinandergesetzten unbestimmten Bedeutung des Begriffs „beladenes Schiff" darf der Wert dieser Statistik nicht zu hoch eingeschätzt und kein direkter Schluß auf die Menge der ein- und ausgeführten Waren gezogen werden. Zunächst kann aus den Kurven jedenfalls nicht mehr entnommen werden, als daß im allgemeinen die Masse des Importgutes die des Exportgutes übertrifft, was ja auch der Stellung Deutschlands als eines Rohstoffe verarbeitenden, vorwiegend industriellen Staates entspricht. Inwieweit dabei das Sinken des Prozentsatzes der unbeladenen Schiffe mit der Entwickelung Deutschlands zum ausgesprochenen Industriestaat seit 1874 zusammenhängt, inwieweit sich darin insbesondere die veränderte Stellung der Ostseehäfen, die noch Mitte des 19. Jahrhunderts überwiegend Exporthäfen waren, ausspricht, soll hier nicht weiter erörtert werden. Der Fischereiverkehr, bei dem ja die Mehrzahl der Fahrzeuge unbeladen abgeht und beladen ankommt, ist auch bei diesen Darstellungen nicht mitgerechnet.

No. 5. Anteil der verschiedenen Flaggen am Gesamtverkehr der deutschen Häfen 1874—1908.

Diese Darstellung (Fig. 27) ist in der gleichen Weise angelegt wie die vorhergehenden No. 1—3 und es gelten für sie daher auch die zu No. 1 gemachten Bemerkungen. Der einzige Unterschied liegt darin, daß der Fischereiverkehr in den Zahlen mit enthalten ist, weil die zugrunde gelegte Übersicht der Reichsstatistik die Zahlen so bietet. Die Kurve des verkehrenden Gesamtraumgehaltes erscheint daher, namentlich in den zwei letzten Jahrzehnten, etwas höher als in No. 1—3. Der Anteil der deutschen Flagge am Gesamtverkehr der deutschen Häfen, der 1874 noch nicht die Hälfte dieses Verkehrs erreichte, ist bis 1908 ganz bedeutend gewachsen, der der britischen Flagge dagegen von über ein Viertel im Jahre 1874 auf ein Fünftel im Jahre 1908 zurückgegangen. Sonst ist nur noch die Flagge der skandinavischen Staaten, sowie allenfalls Rußlands und der Niederlande am deutschen Hafenverkehr in nennenswertem Grade beteiligt, aber auch ihr Anteil ist insgesamt um mehr als 3% zurückgegangen.

Digitized by Google

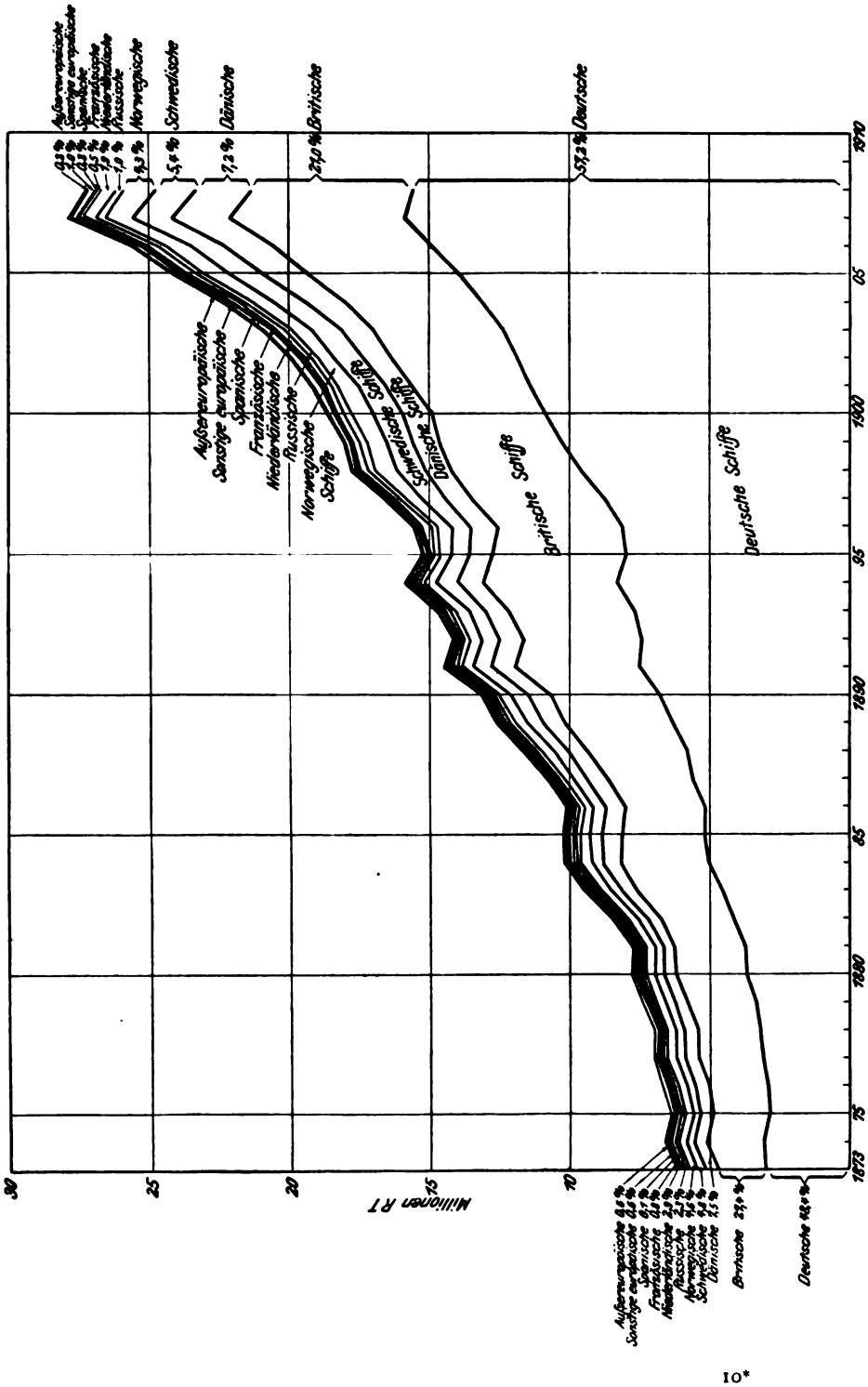


Fig. 27. Anteil der verschiedenen Flaggen am Gesamtverkehr der deutschen Häfen 1873—1908.

Digitized by Google

No. 6. Seeverkehr der Häfen des Deutschen Reiches nach den verschiedenen Verkehrsgebieten.

a) Graphische Darstellung für den Durchschnitt der Jahresperioden 1873—80, 1881—90, 1891—1900, 1901—1908 (Tafel III).

b) Kartendarstellung für den Durchschnitt der Jahresperioden 1873—80 und 1901—1908 (Tafel IV).

Diese Darstellung bezweckt, den Seeverkehr der deutschen Häfen untereinander (Küstenverkehr) sowie den Seeverkehr des Deutschen Reiches mit den verschiedenen fremden Ländern und Verkehrsgebieten in einer Weise zur Anschauung zu bringen, daß sich in den Raumgehaltszahlen der verkehrenden Schiffe wenigstens in großen Zügen die Intensität des Güter- und Personenaustausches widerspiegelt. Daher ist nur der Verkehr der beladenen Schiffe berücksichtigt, eine Maßnahme, die freilich, wie bereits oben zu No. 1 hervorgehoben, nur bis zu einem gewissen Grade ein richtigeres Bild des Verkehrs verbürgt. Für jedes Jahr ist der ein- und ausgehende Verkehr an beladenen Schiffen zusammengezählt (nicht, wie oben in No. 1—3 das Mittel des ein- und ausgehenden Verkehrs berechnet) und aus diesen Summen wieder das Mittel für die vier Perioden 1874—1880, 1881—1890, 1891—1900, 1901—1908 gezogen, um die zufälligen Ungleichheiten der einzelnen Jahre auszumerzen und ein ausgeglichenes Bild der Verkehrsentwickelung zu gewähren. Innerhalb der Kreise und Balken, die den Gesamtverkehr des Deutschen Reiches nach den betreffenden Gebieten — beim Deutschen Reiche also den Küstenverkehr der deutschen Seehäfen untereinander — darstellen, ist weiter der Anteil der deutschen Flagge, der britischen Flagge, der Flagge des betreffenden Landes oder Verkehrsgebietes, endlich der Anteil der übrigen fremden Flaggen unterschieden. Beim Deutschen Reiche und bei Großbritannien fällt natürlich die Rubrik „nationale Flagge des betreffenden Landes" mit den Rubriken deutsche bzw. britische Flagge zusammen, und der Anteil der letzteren erscheint daher hier ungewöhnlich groß.

Die hier veranschaulichten Größen und Verhältnisse sind nicht ohne weiteres aus der Reichsstatistik zu entnehmen. Diese trifft nämlich in ihrer Übersicht über den Seeverkehr des Deutschen Reiches nach Herkunft und Bestimmung und nach Flaggen die primäre Unterscheidung nach Flaggen, gliedert also zunächst in: Verkehr der deutschen Schiffe, Russischen Schiffe, Finnischen Schiffe usw., und sondert erst innerhalb dieser Kategorien noch Fahrtrichtungen als: von bzw. nach deutschen Häfen, Europäischem Rußland usw. Um also ein Verkehrsbild wie das vorliegende zu gewinnen, ist erst eine umständliche Addition der für eine Verkehrsrichtung unter die verschiedenen Flaggen verteilten Zahlen erforderlich.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Um z. B. den Verkehr nach den Niederlanden darzustellen, müssen die Zahlen aus folgenden Kategorien zusammengesucht werden:

1. [Schiffsbewegung des Deutschen Reiches] Deutsche Schiffe, Verkehr nach und von den Niederlanden,
2. Britische Schiffe [ebenso],
3. Niederländische Schiffe [ebenso],
4. Russische, Finnische, Schwedische, Norwegische, Dänische usw. Schiffe; aus jeder der in Betracht kommenden Flaggenkategorien (6—18) sind hier die Zahlen für „Verkehr nach und von den Niederlanden" zu entnehmen, deren Addition dann die Zahl für die Rubrik: „Verkehr fremder (weder deutscher, noch britischer, noch nationaler) Flaggen nach den Niederlanden" ergibt.

Auch über die Abgrenzung und Einteilung der Verkehrsgebiete ist ein Wort zu sagen. Wie oben (S. 94 f.) ausgeführt, ist die weitgehende Spezialisierung der Länder der Herkunft und Bestimmung in der Reichsstatistik nicht ohne Bedenken, ja, sie muß vielfach zu ganz falschen und irrigen Vorstellungen führen. Um diese Fehlerquelle zu vermeiden, sind zusammengehörige Gruppen von Ländern, die meist von Liniendampfern regelmäßig auf e i n e r Reise besucht werden, als e i n Verkehrsgebiet gefaßt. Derart sind z. B. die westindischen Inseln, Mexiko, Zentral-Amerika und Columbien am Atlantischen Meere, Venezuela und Guyana als „Westindisches Mittelmeer" vereinigt; stets werden mehrere oder alle dieser Länder von den Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie auf e i n e r Rundreise angelaufen, und sowohl nach der alten wie nach der neuen Definition des Hafens der Herkunft und Bestimmung sind es häufig ziemlich äußerliche und willkürliche Gründe, die zur Heraushebung e i n e s dieser Länder als des Landes der Herkunft oder Bestimmung Anlaß geben. Ebenso wurden Brasilien, Uruguay und Argentinien als „Südamerika" zusammengefaßt, weiterhin mußte die ganze Westküste Süd- und Nordamerikas ungetrennt bleiben, da die Dampfer der Kosmos- und Hamburg-Amerika-Linie jeweils auf einer Reise Häfen aller ans Stille Meer grenzenden Länder vom Puget Sound im Norden bis Punta Arenas im Süden bedienen. Unter den Rubriken „Vereinigte Staaten" und „Britisch-Nordamerika" sind daher die pazifischen Häfen dieser Länder nicht inbegriffen. Ebenso waren die einzelnen Länder Afrikas (ohne Mittelmeerküste) nicht zu trennen; führen doch die Dampfer der Deutsch-Ostafrika-Linie vollständige Rundfahrten um diesen Kontinent unter Besuch zahlreicher Häfen der Ost- und Westküste aus. Unter „Ost-Indien" wurden sämtliche Länder am Südrande Asiens von den Türkischen Besitzungen in Arabien und am Per-

Digitized by Google

sischen Golfe bis zu den Niederländischen und Französischen Besitzungen in Indien und Indochina sowie den Philippinnen subsumiert. Sogar die gesonderte Aufführung von Australien hat ihre Bedenken, da viele Dampfer der Deutsch-Australischen-Dampfschiffs-Gesellschaft einen bedeutenden Teil ihrer Heimfracht auf der Rückreise von Australien in Niederländisch-Indien einzunehmen pflegen. Unter „Ost-Asien" sind zu verstehen: China nebst dortigen deutschen und britischen Besitzungen, Japan mit seinen festländischen Annexen und Rußland am Stillen Meere. Zu dem Begriff „Levante" sind folgende Länder vereinigt: Griechenland, die Europäische Türkei, Bulgarien, Rumänien, Rußland am Schwarzen und Asowschen Meere, Asiatisches Rußland am Schwarzen Meere, endlich die Asiatische Türkei am Mittelländischen Meere einschließlich der Inseln und Cypern. Auch hinsichtlich der übrigen Mittelmeerstaaten wäre eine Vereinigung in mancher Beziehung vielleicht vorzuziehen gewesen. Jedenfalls unterliegt es nach unseren früheren Ausführungen Bedenken, ob die statistischen Zahlen die wirklichen Verhältnisse immer richtig widerspiegeln, besonders nach dem, wie gezeigt, die Definitionsänderung des Hafens der Herkunft und Bestimmung bedeutende, keineswegs in realen Veränderungen begründete Verschiebungen verursacht hat. Anderseits wären aber gewisse bemerkenswerte Eigentümlichkeiten des Verkehrs nach den einzelnen Ländern, z. B. die starke Beteiligung der einheimischen und der britischen Schiffahrt am Verkehr mit Spanien, nicht zur Anschauung gekommen, und wir haben es daher vorgezogen, die westlichen Mittelmeerstaaten gesondert zu behandeln. Bei den übrigen europäischen Staaten kann das durch die statistischen Zahlen vermittelte Verkehrsbild wohl unbedenklicher als zutreffend angesehen werden. Unter „Rußland" ist Rußland am Weißen Mere und an der Ostsee zusammengefaßt, die russischen Häfen am Schwarzen Meere sind dagegen wie erwähnt zur Levante gezogen.

Die Karten haben genau die gleichen statistischen Größen und Verhältnisse zum Gegenstand wie die graphische Darstellung und bezwecken, die Entwickelung noch anschaulicher zu machen. Zu diesem Behufe sind die Zustände im Jahrzehnt oder richtiger Jahracht (1873—80) nach der Reichsgründung und im letztverflossenen Jahrzehnt einander gegenübergestellt. Der besseren Übersichtlichkeit wegen mußten der Verkehr mit den außereuropäischen Ländern und der mit den europäischen Ländern gesondert in Karten verschiedenen Maßstabs dargestellt werden, doch betrifft dies nur die Kartenunterlage, der Maßstab der eingetragenen statistischen Größen ist in allen vier Karten derselbe, ermöglicht also eine direkte Vergleichung; und zwar sind die Flächen der Kreise und ihrer Sektoren als die zu vergleichenden Größen aufzufassen.

Digitized by Google

Nachstehend (Tabelle C, S. 152 f.) seien die den graphischen Darstellungen zugrunde gelegten Zahlen des Verkehrs für die vier Jahresperioden 1874[1])—1880, 1881—1890, 1891—1900, 1901—1908 mitgeteilt, die vielen willkommen sein dürften, da sie, wie erwähnt, keineswegs direkt, sondern nur durch zahlreiche und sehr zeitraubende Additionen aus der Reichsstatistik zu entnehmen sind. Gewisse Differenzen mit den Gesamtzahlen der Reichsstatistik waren dabei nicht zu vermeiden, die Zahlen dürfen daher nur eine annähernde, obwohl ziemlich große Genauigkeit beanspruchen. Eine Nachprüfung hat ergeben, daß die Differenz zwischen den Generalsummen unserer Zahlen und der in der Statistik angegebenen Gesamtsumme des deutschen Seeverkehrs (ohne Fischereiverkehr) in jedem einzelnen Jahr höchstens 1 Tausendstel der Gesamtsumme beträgt. Dieser geringfügige Unterschied gleicht sich dadurch noch mehr aus, daß jeweils aus einer Periode von 7—10 Jahren der Durchschnitt gezogen ist. In den nachfolgenden Zahlen ist der Fischereiverkehr nicht berücksichtigt; der Verkehr mit Helgoland ist auch vor Erwerbung dieser Insel zum Verkehr zwischen Häfen des Deutschen Reiches hinzugerechnet.

[1]) Bei nochmaliger Durcharbeitung des Zahlenmaterials erschien es mir wünschenswert die Zahlen des Jahres 1873 auszuschalten, weil die Statistik dieses Jahres nicht als ganz vollständig und mit den folgenden Jahren vergleichbar betrachtet werden kann. Daher geben die nachfolgend mitgeteilten Zahlen den Durchschnitt der Jahresperiode 1874—1880, die Karten und die graphische Darstellung dagegen, bei denen diese Änderung nicht mehr berücksichtigt werden konnte, den Durchschnitt der Jahresperiode 1873—1880 an. Übrigens würde der Unterschied zwischen beiden Durchschnitten graphisch auf der Kartendarstellung kaum sichtbar sein, da die Radien der betreffenden Kreise im Höchstfall um den Bruchteil eines mm differieren würden. Diese Differenz entspricht etwa der Ungenauigkeit, die sowieso bei Darstellungen dieser Art unvermeidbar ist. Etwas mehr würde die Differenz zwischen den Durchschnitten 73/80 und 74/80 bei der Graphischen (Balken-) Darstellung (Tafel III) ausmachen; im Falle der größten Differenz bei Großbritannien ist der Durchschnitt des Gesamtverkehrs um 336000 RT = 8,4 mm Balkenlänge für die Periode 74/80 größer als für die Periode 73/80. Auch auf dieser Tafel darf übrigens keine Genauigkeit bis auf den Bruchteil eines mm gefordert werden, da die kleinsten Verkehrsgrößen (wie der Verkehr nach Spanien, Portugal, Brit.-Nordamerika usw. in der Periode 73/80) kaum mehr deutlich und zugleich exakt wiedergegeben werden können.

Digitized by Google

Tabelle C.

Seeverkehr der Häfen des Deutschen Reiches nach den verschiedenen Verkehrsgebieten,

eingeteilt nach der Vermittelung des Verkehrs durch Schiffe unter deutscher, britischer, nationaler[1]) u. sonstiger Flagge im Durchschnitt der Jahresperioden 1874—1880, 1881—1890, 1891—1900, 1900—1908.

Nur beladene Schiffe, aus- und eingehender Verkehr zusammengezählt, Fischereiverkehr nicht berücksichtigt. Zahlen in 1000 RT netto.

Es verkehren von Häfen des Deutschen Reiches nach:	im Durchschnitt der Jahre	deutsche	britische	nationale	sonstige	insgesamt
Deutsches Reich	74/80	1391,6	41,5	—	141,6	1574,7
	81/90	2735,8	88,1	—	170,9	2994,9
	91/00	5272,7	124,1	—	353,6	5750,4
	01/08	7641,0	224,6	—	329,0	8194,6
Rußland (a. der Ostsee und am weißen Meere einschl. Finnland)	74/80	318,8	65,2	122,1	107,4	613,5
	81/90	500,0	40,9	127,9	97,8	766,5
	91/00	560,0	34,0	204,9	124,6	923,5
	01/08	834,3	18,9	266,8	155,4	1275,4
Dänemark (einschl. Island, Grönland und Färöer)	74/80	155,0	2,6	300,3	136,6	594,5
	81/90	353,0	3,3	559,2	177,5	1093,0
	91/00	572,5	2,2	769,5	218,1	1562,2
	01/08	1016,2	5,8	1352,1	217,5	2591,6
Schweden	74/80	100,7	6,2	206,8	44,6	358,3
	81/90	200,2	15,9	425,4	86,1	727,6
	91/00	441,7	24,6	858,9	141,9	1467,2
	01/08	809,4	18,4	1342,9	185,1	2355,8
Norwegen	74/80	71,9	4,6	171,1	46,1	293,7
	81/90	43,5	3,4	245,4	52,8	345,1
	91/00	49,9	2,8	347,6	47,2	447,5
	01/08	137,4	2,5	442,1	127,8	709,9
Groß-Britannien	74/80	1272,9	2817,5	—	327,8	4418,2
	81/90	1793,6	3420,8	—	288,2	5502,6
	91/00	1886,4	3924,8	—	521,7	6332,9
	01/08	2411,5	4103,3	—	1083,6	7598,4
Niederlande	74/80	55,4	33,8	149,4	22,7	261,3
	81/90	120,4	32,5	215,5	20,0	388,4
	91/00	231,6	24,0	266,0	20,0	541,7
	01/08	421,1	46,3	341,9	46,7	856,1

[1]) d. h. Flagge oder Flaggen des betreffenden Verkehrsgebietes selbst.

Digitized by Google

Es verkehren von Häfen des Deutschen Reiches nach:	im Durchschnitt der Jahre	deutsche	britische	nationale	sonstige	insgesamt
Belgien	74/80	103,0	42,8	9,7	72,9	228,4
	81/90	141,0	32,6	8,1	28,8	210,6
	91/00	207,0	15,4	9,1	30,7	262,9
	01/08	252,9	54,8	11,9	64,7	384,4
Frankreich	74/80	79,9	37,6	83,4	47,6	248,5
	81/90	96,4	29,9	129,0	56,2	311,5
	91/00	81,7	11,8	124,9	42,8	261,1
	01/08	49,3	11,8	140,2	29,6	230,9
Spanien	74/80	7,9	12,5	13,5	7,4	41,3
	81/90	20,8	27,3	79,6	30,3	158,0
	91/00	32,8	45,4	52,1	11,3	141,6
	01/08	109,7	75,5	58,7	38,9	282,8
Portugal	74/80	7,5	7,1	0,8	4,5	19,9
	81/90	58,2	28,3	1,9	4,0	92,3
	91/00	107,5	15,0	0,1	5,4	127,9
	01/08	130,9	5,4	0,0	16,4	152,8
Italien	74/80	44,3	2,7	0,9	3,9	51,8
	81/90	91,2	2,7	1,3	4,8	100,0
	91/00	103,6	3,5	3,1	4,9	115,1
	01/08	176,6	4,2	3,6	6,5	190,9
Österreich-Ungarn	74/80	0,1	0,0	0,1	0,1	0,3
	81/90	16,3	0,1	0,0	0,2	16,6
	91/00	43,8	0,3	0,2	0,3	44,6
	01/08	62,3	0,6	0,7	0,2	63,8
Vereinigte Staaten von Amerika (Ost- und Südküste)	74/80	1017,2	123,4	56,2	165,6	1363,4
	81/90	1646,4	295,1	18,9	282,3	2242,7
	91/00	2550,5	826,4	2,2	237,7	3616,7
	01/08	3709,6	891,2	15,8	234,4	4851,0
Britisch-Nordamerika (Ostküste)	74/80	1,7	1,9	—	2,0	5,6
	81/90	30,7	6,8	—	2,9	40,4
	91/00	55,8	33,7	—	6,2	95,7
	01/08	20,5	7,6	—	12,7	40,7
Westindien	74/80	126,2	24,1	0,1	31,1	181,5
	81/90	171,5	29,1	0,1	56,8	257,6
	91/00	288,7	11,8	0,0	43,1	343,6
	01/08	473,7	14,6	0,0	48,5	536,8

Digitized by Google

Es verkehren von Häfen des Deutschen Reiches nach:	im Durchschnitt der Jahre	deutsche	britische	nationale	sonstige	insgesamt
Südamerika Ostküste (Brasilien, Uruguay, Argentinien)	74/80	155,9	18,1	0,4	22,6	197,0
	81/90	382,7	38,9	0,4	38,7	460,7
	91/00	744,3	99,8	1,2	76,0	921,3
	01/08	1409 2	221,5	1,9	69,5	1702,0
Westküste von Amerika	74/80	82,3	47,5	0,3	29,2	159,3
	81/90	173,0	88,7	0,1	23,2	285,1
	91/00	374,9	132,5	0,5	25,4	533,2
	01/08	553,4	164,9	2,1	59,3	779,6
Afrika (ohne Mittelmeerküste)	74/80	34,5	10,4	0,0	10,6	55,6
	81/90	69,3	80,9	0,0	10,9	161,0
	91/00	240,0	224,8	0,0	17,1	481,9
	01/08	678,9	403,9	0,0	13,6	1096,4
Afrika Mittelmeerküste	74/80	0,1	1,4	0,0	0,2	1,7
	81/90	0,8	1,6	0,0	2,2	4,6
	91/00	12,5	6,0	0,0	3,0	21,5
	01/08	82,4	4,0	0,0	20,1	106,5
Levante	74/80	3,1	46,1	0,6	7,0	56,9
	81/90	26,8	233,0	9,9	7,6	277,3
	91/00	136,6	395,4	9,6	31,4	572,9
	01/08	289,0	555,3	62,5	120,8	1027,6
Ostindien	74/80	53,7	37,7	0,0	27,1	118,5
	81/90	87,2	120,8	0,0	24,8	232,8
	91/00	276,6	262,8	0,0	17,2	556,6
	01/08	533,1	228,7	0,0	55,0	816,8
Ostasien	74/80	23,4	6,8	0,0	3,1	33,3
	81/90	86,2	54,1	0,0	3,5	143,8
	91/00	263,4	47,5	1,1	8,4	320,4
	01/08	549,2	31,0	0,0	12,6	592,8
Australien	74/80	19,2	5,4	1,4	8,4	34,4
	81/90	67,9	17,8	0,4	7,4	93,5
	91/00	193,6	43,3	0,0	10,5	247,4
	01/08	421,8	44,9	0,0	14,3	481,0

Digitized by Google

UNIV. OF MICH.
Digitized by Google

Digitized by Google

Anhang.

Formulare und Muster

zur Aufstellung und Bearbeitung der deutschen Seeschiffahrtsstatistik, geordnet nach der Reihenfolge der Anwendung.

A. Statistik des Schiffsbestandes.

1. Schiffsregister (s. S. 44) und alphabetisches Verzeichnis der Schiffe bei der Schiffsregisterbehörde. In Preußen außerdem: Verzeichnis der registrierten Schiffe bei den Regierungen (S. 46).

2a. Spezialverzeichnis (S. 46 f.) vgl. Zentralblatt 1907 S. 372 (fünfjährlich aufzustellen).

2b. Veränderungsnachweis (jährlich) (S. 45).

3. Statistische Übersichten über den Schiffsbestand (s. S. 60).

B. Statistik des Schiffsverkehrs

In Hamburg

Eingehender Verkehr	Ausgehender Verkehr
1. Deklaration (S. 49, Anlage 1).	1. Ausgangs-Manifest. (S. 51—52).
2. Wachtschiff-Liste der eingehenden Schiffe (S. 50, Anlage 2).	2. Passierschein (S. 51, Anlage 3).
3. Eingangs-Manifest (S. 52, Anlage 4).	3. Wachtschiff-Liste der ausgehenden Schiffe (S. 51).

4. Seeschiffahrtsjournal (S. 60 f).
5. Monatsliste (S. 61).
5a. Geographische Gruppen-Liste (monatweise) (S. 61 f).
6. Jahresübersichten des Bundesstaats (S. 63 f. Vgl. die Muster im Zentralblatt 1907 S. 382—391).

In Bremen tritt an Stelle der Nummern 1—3: 1. Meldeschein (S. 53, A. 1), 2. Tagesliste des Hafenamts (S. 53, A. 1),

in den übrigen Deutschen Bundesstaaten erfolgt die Bearbeitung der Jahresübersichten direkt auf Grund der Zählkarten (S. 53, Anlage 5).

C. Statistik der selbständigen Seereisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Häfen.

1. Erhebungsvordruck (S. 64, Anlage 6).
2. Bundesstaatliche Übersicht über die Seereisen (S. 64. Vgl. Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1907 S. 394—95).

Digitized by Google

Anlagen.

1. Hamburger Deklaration für einlaufende Seeschiffe (Original).
2. Hamburger Wachtschiff-Liste der eingehenden Schiffe (verkleinert).
3. Hamburger Passierschein für ausgehende Seeschiffe (Original).
4. Hamburger Eingangs-Manifest (verkleinert).
5. Preußische Zählkarte für Dampfer (Original).
6. Hamburger Erhebungsvordruck für die Statistik der selbständigen Reisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Hafenplätzen (Original).

Digitized by Google

Nachträge und Berichtigungen.

Zu S. 67—69. Bezüglich der Schiffsverkehrs-Statistik einiger Länder sei noch folgendes nachgetragen:

Die Schiffsverkehrs-Statistik Rußlands wird schon seit den 60er Jahren von dem Statistischen Bureau des Zoll-Departements (Departament Tamošennuch Ssborov) bearbeitet und als ein Bestandteil der Handelsstatistik jährlich veröffentlicht in dem Obsor vnešnej Torgovli Rossije po evropejskoj i asijatskoj granizam (Übersicht des auswärtigen Handels Rußlands über die europäischen und asiatischen Grenzen).

In Spanien wird die Verkehrsstatistik seit Beginn der 70er Jahre herausgegeben von der Direccion general de aduanas in zwei jährlich erscheinenden Publikationen, die nachstehenden Titel führen:

Estadística general del comercio exterior de España (bis 1898: con sus provincias de ultramar y potencias extranjeras). (Verkehr zwischen Spanien und Häfen des Auslands sowie der span. Kolonien).

Estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la Peninsula e Islas Baleares (Verkehr zwischen spanischen Häfen).

In Portugal wird die Verkehrsstatistik von einer Abteilung des Finanzministeriums (Ministerio da Fazenda) bearbeitet, deren Bezeichnung öfter gewechselt hat (seit 1897: Direcção geral da estatistica e dos proprios nacionaes. 1a Repartição). Die Verkehrsstatistik selbst erschien zusammen mit der Handelsstatistik jährlich unter folgendem Titel:

1868—1881: Estatistica geral do commercio de Portugal com as suas possessões ultramarinas e as nações estrangeiras.

1882—1896: Estatistica de Portugal. Commercio do continente do reino e ilhas adjacentes com paizes estrangeiros e com as provincias portuguezas do ultramar.

Seit 1897: Commercio e Navegação. Estatistica especial.

Die Angaben über Italien sind dem Annuario Statistico Italiano 1904 entnommen, bedürfen aber in mehreren Punkten der Berichtigung. Die Schiffsverkehrsstatistik wurde in Italien 1869—1880 im Ministero di agricoltura, industria e commercio von der Statistischen Sektion (1869—1875: Ufficio centrale di Statistica, 1876: Divisione di Statistica, 1877—1880: Direzione di Statistica) bearbeitet und in nachstehenden jährlichen Publikationen veröffentlicht:

Navigazione (seit 1877: Movimento della navigazione) nei porti del Regno (Aus- und eingehender Verkehr der ital. Häfen).

Movimento della navigazione Italiana nei porti esteri (Seereisen ital. Schiffe nach und von sowie zwischen außeritalien. Häfen).

Seit 1881 ist die Bearbeitung der Verkehrsstatistik dem Finanzministerium übertragen, und zwar wurde sie innerhalb desselben 1881—1905 von der Direzione generale delle gabelle, seit 1906 vom Ufficio trattati e legislazione doganale bearbeitet. Die gesamte Verkehrsstatistik erschien seitdem in einer einzigen jährlichen Publikation:

Movimento della navigazione nei porti del Regno 1881—1894.

Movimento della navigazione 1895—1901.

Movimento della navigazione del Regno d'Italia 1902—1910.

Diese enthielt (ebenso wie die frühere Navigazione nei porti del Regno) bis 1887 einschl. auch eine Übersicht über die Bestandsstatistik. Bereits seit 1881 und ausschließlich seit 1888 ist die Bestandsstatistik in der S. 69 genannten Schrift Sulle condizione della marina mercantile italiana enthalten.

Digitized by Google

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN BEDEUTUNG VON

MEER UND SEEWESEN

Herausgegeben vom Institut für Meereskunde.

Es erscheinen jährlich zwölf mit einem **reichen Bilderschmuck** ausgestattete Hefte auf Kunstdruckpapier in Oktavformat und im Umfange von etwa 40 Seiten zum Einzelpreise von **50** Pf.

Bisher erschienen folgende Hefte:

Zur Einführung.

Das Museum für Meereskunde. Von Prof. Dr. A. Penck.

Die Meeresräume, ihre Wasserfüllung und ihre Küsten.

Flaschenposten, treibende Wracks und andere Triftkörper in ihrer Bedeutung für die Enthüllung der Meeresströmungen. Von Prof. Dr. O. Krümmel.

Das Eis des Meeres. Von Dr. L. Mecking.

Die deutschen Seeküsten in ihrem Werden und Vergehen. Von Dr. Fr. Solger.

Die Küste der englischen Riviera. Von H. Spethmann.

Unsere Kalisalzlager ein Geschenk des Meeres an den deutschen Boden. Von W. Stahlberg.

Der Deichschutz an Deutschlands Küsten. Von Dr. Walter Behrmann.

Der Golfstrom in seiner historischen, nautischen und klimatischen Bedeutung. Von Dr. Ludwig Mecking.

Tier- und Pflanzenwelt des Meeres.

Die Meeressäugetiere. Ihre Stammesgeschichte. Von Prof. O. Abel.

Die westindischen Korallenriffe und ihr Tierleben. Von Dr. R. Hartmeyer.

Das Reich des Todes im Meer. Von Walter Stahlberg.

Tierische Wanderungen im Meere. Von Prof. R. Woltereck.

Die Scholle, ein Nutzfisch der deutschen Meere. Von Dr. V. Franz.

Gefiederte Bewohner des Meeres. Vögel des Atlantischen Ozeans. Von Dr. K. Wenke.

Jedes Heft 50 Pf.	**BERLIN** ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG KOCHSTRASSE 68–71	Jedes Heft 50 Pf.

Digitized by Google

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Geschichte, Entdeckungsgeschichte, Seekriegsgeschichte.

Die Anfänge der Nordpolarforschung und die Eismeerfahrten Henry Hudsons. Von Dr. P. Dinse.

Zeitalter der Entdeckungen und die Beteiligung der Deutschen daran. Von S. Günther.

Der Seeraub. Eine geographisch-historische Skizze. Von Dr. P. Dinse.

Die Kontinentalsperre in ihrer geschichtlichen Bedeutung. Von Rob. Hoeniger.

Nordische Seefahrten im früheren Mittelalter. Von Dr. W. Vogel.

Die Abschaffung des britischen Sklavenhandels im Jahre 1806/07. Ein Kapitel aus der britischen Schiffahrtspolitik. Von Dr. Franz Hochstetter.

Kriegsmarine.

Kiel und Wilhelmshaven. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.

Kohlenversorgung und Flottenstützpunkte. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.

Unterseeboote. Von Kontreadmiral Ed. Holzhauer.

Vierzig Jahre Schwarz-Weiß-Rot. Von Geh. Admiralitätsrat P. Koch.

Große und Kleine Kreuzer. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.

Die Torpedowaffe. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.

Kriegsschiffsbesatzungen, ihre Ergänzung und Ausbildung. Von Kapitän zur See a. D. R. Wittmer.

Kriegsrüstung und Wirtschaftsleben. Von P. Koch.

Unterseebootsunfälle unter besonderer Berücksichtigung des Unfalles auf „U 3". Von Fregattenkapitän Michelsen.

Die Zusammensetzung und Taktik der Schlachtflotten. Von Kapitän zur See a D. R. Wittmer.

Volks- und Seewirtschaft.

Die Seehäfen von Marokko. Von Theobald Fischer.

Die deutsche Hochsee-Segelfischerei. Von H. Lübbert.

Der Hafen von New York. Von Prof. Dr. Albrecht Penck.

Lübeck, sein Hafen, seine Wasserstraßen. Von Dr. Franz Schulze-Lübeck.

Jedes Heft 50 Pf.	BERLIN ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG KOCHSTRASSE 68—71	Jedes Heft 50 Pf.

Digitized by Google

MEERESKUNDE

SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE

Eine Wanderung durch altniederländische Seestädte. Von Dr. W. Vogel.

Die freie Hansestadt Bremen, ihre Hafenanlagen und Verbindungen mit der See und dem Hinterlande. Von Baurat Prof. G. de Thierry.

Der Suezkanal. Von Dr. P. Neubaur

Valparaiso und die Salpeterküste. Von Dr. Rud. Lütgens.

Die Häfen der Adria. Von Prof. Dr. N. Krebs.

Seewesen und Schiffahrt.

Der Kompaß in seiner Bedeutung für die Seeschiffahrt wie für unser Wissen von der Erde. Von Dr. Fr. Bidlingmaier.

Die Post auf dem Weltmeer. Von O. Klaus.

Die Segelschiffahrt der Neuzeit. Von Prof. W. Laas.

Schiffsordnungen und Schiffsbräuche einst und jetzt. Von Dr. Fr. Schulze.

Der Dienst des Proviantmeisters. Von Dr. G. W. v. Zahn.

Innerer Dienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.

Auf einem Segler um Kap Horn. Von Dr. R. Lütgens.

Nautische Vermessungen. Von Dr. E. Kohlschütter.

Sicherheitsdienst an Bord. Von Dr. G. W. v. Zahn.

Der Kreisel als Kompaßersatz auf eisernen Schiffen. Von Prof. Dr. H. Maurer.

Technik des Seewesens.

Die Entwicklung der Schiffsmaschine. Von Prof. P. Krainer.

Auf einem deutschen Kabeldampfer bei einer Kabelreparatur in der Tiefsee. Von W. Stahlberg.

Gesundheitliches.

Die Heilkräfte des Meeres. Von Geh. Medizinalrat Prof. Dr. Albert Eulenburg.

Ausführl. **Verzeichnisse mit Abbildungen** stehen **kostenlos** zur Verfügung.

Für die nächsten Hefte sind in Aussicht genommen:

Die Laufbahn des Seemannes. Von Prof. Dr. C. Schilling.

Mit der Taucherglocke zum Meeresgrund. Von Walter Stahlberg.

Der Hafen von Tsingtau. Von Prof. Dr. Albrecht Penck.

Neue Forschungen über die Biologie der Tiefsee. Von Prof. Dr. Fr. Doflein.

Fische, die das Wasser verlassen. Von Dr. Ludwig Brühl.

Ferngespräche über See. Von Dr. August Ebeling.

Der Rotesand-Leuchtturm. 25 Jahre auf vorgeschobenem Posten in See. Von Walter Stahlberg.

E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW. 68, Kochstrasse 68—71.

Digitized by Google

Bekan

schiffe mit Ladung von

ande

zu a
gebr
laub
Lösch

hera
am

Bord

diumi
Gesch

2. J

Digitized by Google

Digitized by Google

VERÖFFENTLICHUNGEN DES
INSTITUTS FÜR MEERESKUNDE
AN DER UNIVERSITÄT BERLIN
HERAUSGEGEBEN VOM DIREKTOR ALBRECHT PENCK
NEUE FOLGE
B. Historisch-volkswirtschaftliche Reihe. Heft 2

Dezember 1913

Die Unternehmungen des Königlichen Seehandlungs-Instituts zur Emporbringung des preußischen Handels zur See

Ein Beitrag
zur Geschichte der Seehandlung (Preußische Staatsbank)
und des Seewesens in Preußen in der ersten Hälfte
des neunzehnten Jahrhunderts

Auf Grund der Akten dargestellt von
Johann Friedrich Meuß
Kapitän zur See z. D.
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts

Mit 3 Bildertafeln und 2 Karten

KÖNIGLICHE HOFBUCHHANDLUNG
ERNST SIEGFRIED MITTLER UND SOHN
BERLIN SW 68, KOCHSTRASSE 68–71

Digitized by Google

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

Digitized by Google

Vorwort.

Die Anregung zu der nachfolgenden Arbeit verdanke ich meinem verehrten Freunde und crew-Kameraden, weiland Vizeadmiral z. D. Rudolf Siegel, der mich im Sommer 1909 bat, für sein Werk „Die Flagge“ [1]) Erkundigungen über die Flagge und den Wimpel der Seehandlungsschiffe einzuziehen. Nachdem ich in Georg Wislicenus' Buch „Prinzadmiral Adalbert, ein Vorkämpfer für Deutschlands Seemacht“ gefunden hatte, daß die Schiffe der Seehandlung südlich der Linie den Kriegswimpel führten, teilte mir Herr Geheimer Oberfinanzrat Lottner von der Generaldirektion der Seehandlung (preußische Staatsbank) auf meine Frage mit, daß die betreffenden Akten in der Seehandlung erhalten seien. Der Präsident der Seehandlung, Wirklicher Geheimer Rat v. Dombois, Exzellenz, hatte die Güte, nicht nur meiner Bitte um Einsichtnahme und Benutzung der Akten zu willfahren, sondern auch meine Untersuchung in weitestgehender Weise zu unterstützen und zu fördern. Von den Akten der Seehandlung führte mich die Forschung zum Königlichen Geheimen Staatsarchiv, wo ich durch den Geheimen Staatsarchivar, Herrn Geheimen Archivrat Dr. Kohlmann wertvolle Förderung erhielt, zu den Registraturen des Zivilkabinetts Sr. Majestät des Kaisers und Königs, des Auswärtigen Amts, des Königlich Preußischen Handelsministeriums, die zu benutzen Ihre Exzellenzen der Chef des Zivilkabinetts, Wirklicher Geheimer Rat v. Valentini, der Staatssekretär des Äußern, weiland Wirklicher Geheimer Rat v. Kiderlen-Wächter und der Handelsminister, Wirklicher Geheimer Rat Dr. Sydow mir gütigst gestatteten, wofür und für die Unterstützung, die ich durch die Beamten der Registraturen erhielt, auch an dieser Stelle zu danken mir eine angenehme Pflicht ist.

Die Frage nach der Flagge und Wimpel der Seehandlungsschiffe war bald gelöst, aber die flüchtigen Einblicke, die ich dabei in das Getriebe der Reederei und des Überseehandels der Seehandlung getan hatte, fesselten mich um so mehr, als in der volks- und seewirtschaftlichen Literatur dieser Teil der Tätigkeit des Instituts, wenn er überhaupt erwähnt, so doch mit wenigen Zeilen abgetan wird. Wie bisher

[1]) Berlin 1913. D. Reimer.

Digitized by Google

eine erschöpfende Darstellung der Leistungen der Seehandlung für die preußische Volkswirtschaft fehlt, so gab es erst recht keine ihrer Unternehmungen zur Emporbringung des preußischen Handels zur See, auch die Vorgeschichte ihrer Gründung bedurfte der Klärung. So ist es denn verständlich, daß ich den wiederholten Aufforderungen meines Freundes, diese für die Geschichte nicht nur der Seehandlung, sondern des Preußischen Seewesens und Seehandels wichtige Tätigkeit der Vergessenheit zu entreißen, Folge gab.

Als erstes Ergebnis meiner Untersuchung veröffentlichte ich im Februarheft 1912 der „Marine-Rundschau", das dem Gedächtnis Friedrichs des Großen geweiht war, die Arbeit: „Friedrich der Große und die Gründung der Seehandlung", die ich mit gütiger Erlaubnis der Schriftleitung auch für die folgende Darstellung benutzen durfte. In das Hohenzollern-Jahrbuch 1912 nahm Herr Professor Dr. Seidel meine Arbeit: „Die Beziehungen König Friedrich Wilhelms III. und König Friedrich Wilhelms IV. von Preußen zu Kamehameha III. von Hawaii", die von Seehandlungsschiffen angeknüpft und unterhalten sind, auf.

Im Dezember vorigen Jahres trug ich in der Reihe der vom Institut für Meereskunde der Königlichen Universität eingerichteten öffentlichen Vorträge die Ergebnisse meiner Aktenstudien in gedrängter Form vor.

Dem Direktor des Instituts, Herrn Geheimem Regierungsrat Professor Dr. Albrecht Penck bin ich für die ehrenvolle Aufforderung, den Stoff für die „Veröffentlichungen" zu bearbeiten, zu aufrichtigem Danke verpflichtet.

Dem Abteilungsvorstande des Instituts, Herrn Privatdozenten Dr. Alfred Rühl danke ich verbindlichst für die Mühewaltung der Drucklegung und die Unterstützung beim Lesen der Probedrucke, dem Kartographen Herrn Dr. Max Groll für die Zeichnung der Karten.

Möge es mir gelungen sein, dem heutigen Geschlecht, dem die Erkenntnis von der Bedeutung der Seemacht mehr und mehr Gemeingut wird, zu zeigen, wie die Seehandlung getreu der ihr von weitblickenden Hohenzollern gestellten Aufgabe mitbaute an den Grundlagen, auf denen die heutige Seegeltung des Deutschen Reichs beruht: Seehandel und Seeschiffahrt.

Charlottenburg, den 2. Dezember 1913.

J. F. Meuß.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort III

Erster Abschnitt.

Die Seehandlungsgesellschaft 1772—1804.

1. Die Gründung der Seehandlungsgesellschaft und die erste Erneuerung ihres Patents 1772—1794 1

Die Vorgeschichte der Gründung. S. 1. — Die Patente vom 14. Oktober 1772. S. 8. — Die Verlängerung des Patents. S. 14.

2. Die erste Reederei der Seehandlungs-Gesellschaft 1772—1804 15

Die Schiffe und ihre Verwendung. S. 15. — Blüte der Reederei. S. 16. — Ihr Niedergang und Erlöschen. S. 17.

Zweiter Abschnitt.

Die Seehandlungs-Sozietät unter Präsident Rother. 1820—1848.

1. Die Unternehmungen zur Emporbringung des Seehandels 19

Neuregelung der staatsrechtlichen Stellung ohne Änderung der Aufgabe. S. 19. — Rothers Persönlichkeit. S. 20. — Zustand von Handel und Seeschiffahrt in Preußen. S. 20. — Rothers Vorstoß gegen die englische Navigationsakte. S. 26. — Maßnahmen der Regierung zur Hebung der Seeschiffahrt. S. 29. — Die Salzanfuhr der Seehandlung, ihre Anregung zur Holzausfuhr der Staatsforsten. S. 29. — Erste Versuche überseeischer Ausfuhr schlesischen Leinens. S. 29. — Entsendung eines Agenten der Seehandlung nach Lima und Mitteilung dieses Schrittes an preußische und hansische Kaufleute und Industrielle. S. 31. — Die Seehandlung sorgt für Anstellung von Handelsagenten und Konsuln im Auslande S. 33, insbesondere von Berufskonsuln. S. 35. — Rothers volkswirtschaftliche Anschauungen und Pläne für Förderung des preußischen Seehandels. S. 37. — Die Tuchausfuhr der Seehandlung. S. 38. — Abwartendes Verhalten der Seehandlung gegenüber den übertriebenen Erwartungen der preußischen Industriellen und Kaufleute von der Eröffnung der chinesischen Märkte durch den Frieden von Peking 1842. S. 44. — O'Swalds Plan einer deutsch-chinesischen Handelsgesellschaft unter Leitung der Seehandlung wird von dieser abgelehnt. S. 47. — Die Leinenausfuhr der Seehandlung. S. 49. — Die Zinkausfuhr der Seehandlung. S. 51. — Wirtschaftliche Erkundung Madagaskars. S. 53. — Der Einfuhrhandel der Seehandlung. S. 53. — Stettin

Digitized by Google

Seite

als Einfuhrhafen nicht geeignet, da der preußische Markt für Kolonialerzeugnisse noch nicht genügend aufnahmefähig ist. S. 54. — Aufhebung des Stettiner Kontors 1833. S. 55. — Mißglückter Versuch direkter Einfuhr von Palmöl. S. 55. — Seehandlung lehnt die vorgeschlagene Ausrüstung eines Schiffes zum Walfischfang in der Südsee ab. S. 57. — Ergebnisse des Seehandels der Seehandlung. S. 58.

2. Die Wiederaufnahme der Reederei der Seehandlung, ihr Betrieb und Ergebnis 59

Gründe, die zur Wiederaufnahme der Reederei führten. S. 60. — Umfang der Reederei. S. 62. — Art derselben. S. 63. — Leitung der Reederei. S. 64. — Betrieb derselben. S. 64. — Schleppender Geschäftsgang, verursacht durch örtliche Trennung von dem Heimatshafen. S. 67. — Gründe für die schlechten Ergebnisse der Reederei, hoher Einstandspreis und Betriebskosten der Schiffe. S. 68. — Repräsentation. S. 69. — Einführung unbekannter Flagge und Waren an fremden Plätzen. S. 70. — Die Schwankungen des Frachtenmarktes. S. 70. — Fehlen des Schutzes durch eine Marine. S. 70. — Dänische Blockade. S. 72. — Der Verlust der Reederei. S. 72. — Der unwägbare Nutzen der Reederei wiegt die Verluste auf. S. 73.

3. Die Schiffe und ihre Geschichte 74
a) Das Vollschiff „Mentor" 74
b) Das Vollschiff „Prinzeß Louise" 79
c) Die Schonerbrigg „Christian" 81
d) Die Brigg „Kronprinz von Preußen" 81
e) Das Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" . . 94
f) Die Brigg „Elisabeth Louise" 98
g) Das Vollschiff „Danzig" 98
h) Das Vollschiff „Preußischer Adler" 99
i) Das Vollschiff „Merkur" 110
k) „Georg Forster" 118

4. Die Ausrüstung der Seehandlungsschiffe 119

5. Die Bewaffnung „ „ 123

6. Die Flagge „ „ 127

7. Die Bemannung „ „ 132

Die Gesetze und Vorschriften über die Bemannung preußischer Seeschiffe. S. 132. — Die Musterrolle und das Reglement der Seehandlung. S. 135. — Gutachten dazu. S. 141. — Formular zum Heuerkontrakt und Musterrolle für preußische Seeschiffe. S. 144. — Anrechnung der Seefahrzeit auf den Seehandlungsschiffen auf die Militärdienstpflicht. S. 145. — Mannszucht auf den Seehandlungsschiffen. S. 145. — Verlaufen des Schiffs. S. 149. — Anmusterung der Steuerleute. S. 150. — Sorge um Ausbildung des seemännischen Nachwuchses. S. 151. — Zusammensetzung der Mannschaft. S. 152. — Besatzungsstärke der Seehandlungsschiffe. S. 153. — Die Besatzung ist gegenüber den heutigen Seglern übermäßig stark, Gründe dafür. S. 153. — Die Heuerverhältnisse. S. 154. — Gratifikationen. S. 155. — Die Schiffsverpflegung. S. 155. — Hygienische Maßnahmen. S. 156.

Digitized by Google

Seite

8. Die Führer der Seehandlungsschiffe 157

Anstellungsbedingungen. S. 157. — Gehalt und Bezüge. S. 162. Angaben über die Schiffsführer. S. 164. — Desgl. Steuerleute. S. 168. — Allgemeines Urteil über die Schiffsführer. S. 169.

9. Der Schiffsbetrieb 169

Segelorder. S. 170. — Seeklar machen. S. 171. — Ehrenbezeugungen. S. 171. — Dienstbetrieb in See. S. 172. — Krankheit an Bord. S. 175. — Geburt in See. S. 177. — Begegnungen auf See. S. 178, — mit Seehandlungsschiffen. S. 179, — mit Seeräubern. S. 181. — Verkehr mit dem Lande im Vorbeisegeln. S. 184. — Feier des Geburtstags des Königs und Beteiligung an Festlichkeiten. S. 185. — Besuche an Bord. S. 188.

10. Die Schiffsführung 189

a) Allgemeines 189

Nautische Ausrüstung und Stand des nautischen Wissens. S. 189. — Schiffsjournal, Einrichtung, Führung, Kontrolle. S. 190.

b) Der seemännische Teil 192

Seemannschaftliche Ausbildung der Mannschaft. S. 192. — Seemannschaft der Schiffsführer in kritischen Lagen. S. 193. — Hilfeleistung in Seenot. S. 200. — Havereien. S. 203. — Schiffsverluste. S. 204.

c) Die Navigierung 205

Chronometerkontrolle. S. 206. — Monddistanzen. S. 208. — Tägliche Navigationsarbeit des Kapitäns. S. 209. — Gebrauch des Lots. S. 210. — Verhalten bei Untiefen, nächtlichen Einseglungen. S. 210. — Strombeobachtungen. S. 211. — Festlegung zweifelhafter Untiefen. S. 212. — Schiffsverluste und Grundberührungen. S. 214. — Urteil über die Navigierung. S. 215.

11. Die Reisen der Seehandlungsschiffe im Vergleich zu gleichzeitigen und späteren 216

Unterlagen des Vergleichs. S. 216.

1. Nach und von Nordamerika nördlich von Kap Hatteras 218

New York und Baltimore 218

2. Nach und von dem Westindischen Mittelmeer und der Nordküste Südamerikas 219

a) New Orleans 220

b) Vera Cruz, Lagunae de Terminos 220

c) St. Thomas 222

d) Haiti 222

e) Kingston (Jamaika) 223

f) Havanna 224

g) Venezuela 226

3. Nach und von der Ostküste Südamerikas 226

a) Bahia 227

b) Rio de Janeiro 227

c) Buenos Aires, Montevideo 228

4. Rund Kap Horn 229

5. Im Stillen Weltmeer nach Ostasien 230

Digitized by Google

Seite

6. Um das Kap der Guten Hoffnung nach und von Ostasien 231
a) Batavia 232
b) St. Helena—Lizard 232
Die einzelnen Reiseabschnitte.
a) Von Lizard zur Linie 233
b) Rund Kap Horn 237
c) Im Stillen Weltmeer 245
d) Um das Kap der Guten Hoffnung 247
e) Von der Linie nach Lizard 251
f) Um die Erde 254

12. Die Leistungen der Seehandlungsschiffe untereinander verglichen und ihre Wirtschaftlichkeit 255

13. Die Leistungen der Führer der Seehandlungsschiffe für die Meereskunde . 259

14. Die Leistungen der Führer der Seehandlungsschiffe für die Wissenschaft . . 266

15. Die Flußschiffsreederei und die Maschinenbauanstalt der Seehandlung . . . 269

16. Die Anteilnahme des Königs und des Königlichen Hauses 273

Dritter Abschnitt.

Die Auflösung der Reederei und des überseeischen Warenhandels der Seehandlung 1849—1854.

Angriffe auf die Seehandlung. S. 274. — Rothers Denkschrift wird vom König gebilligt. S. 275. — Die anderweite Ordnung der Staatseinrichtungen, Rothers Rücktritt und Tod. S. 276. — Präsident Blochs Vorschlag der Auflösung von Reederei und Ausfuhrgeschäft genehmigt. S. 276. — Die Auflösung der Reederei durch Assessor Scheidtmann. S. 279. — „Merkur" wird an Marineverwaltung verkauft. S. 281. — Verkauf des „Preußischen Adler". S. 284.

Schlußwort 285

Anlagen.

1. Beilbrief des „Duc de Bevern" 287
2. „ der „Fortuna" 288
3. Übergabeverhandlung der „Schwalbe" 289
4. Bestallung für den Seehandlungsagenten 290
5. Verzeichnis von Geschäftshäusern, mit denen die Seehandlung in Verbindung steht 291
6. Von der Seehandlung ausgeführtes Leinen 292
6a. Warenbestände am 21. Oktober 1843 293
7. Beilbrief des „Mentor" 293
8. Verleihung des Allg. Ehrenzeichens 294
9. Meßbrief des „Kronprinz von Preußen" 295
9a. Schiffspaß „ „ „ „ 296

Digitized by Google

Seite

10. Meßbrief des „Merkur" 297
11. Beilbrief „ „ 298
12. Inventarliste des „Merkur" 299
13. Kabinettsorder für die Seehandlungsflagge 302
14. Preußische Musterrolle 302
15. Hamburgische „ 305
16. Konduitenliste der Besatzung 307
17.–19. Kabinettsorders betreffend die Militärdienstpflicht 309, 310, 310
20. Preußisches Schifferpatent 311
21. Muster des Schiffsjournals 312
22. Liste sämtlicher Reisen der Seehandlungsschiffe 313

Quellennachweis.

A. Akten 321
B. Druckschriften 326
C. Abbildungen 328
D. Übersichtskarten 329

Bildertafeln

(am Schluß des Buches).

Abbildung 1. Siegel eines Kontors der Seehandlungsgesellschaft.
Siegel der Seehandlungsgesellschaft.
„ 2. Beilbrief der Gales „Schwalbe".
„ 3. Vollschiff „Mentor".
„ 4. „ „Prinzeß Louise".
„ 5. Brigg „Kronprinz von Preußen".
„ 6. Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen".
„ 7. „ „Preußischer Adler".
„ 8. „ „Merkur".

Karten.

Karte 1. Ausreisen der Seehandlungsschiffe } siehe Quellennachweis Seite 329.
„ 2. Heimreisen „ „ }

Digitized by Google

Digitized by Google

Erster Abschnitt.

Die Seehandlungsgesellschaft 1772—1804.

1. Die Gründung der Seehandlungsgesellschaft und die erste Erneuerung ihres Patents. 1772—1794.

Von Anbeginn seiner Regierung ist Friedrichs des Großen liebster Wunsch das Wachstum des Innen- und Außenhandels seines Staates gewesen.[2]) Wie er durch die Erfolge seiner Waffen Preußens Großmachtstellung schuf und erhielt, so trat er auch auf dem Gebiete des Handels und der Schiffahrt den noch übermächtigen Nachbarn entgegen, indem er jene entsprechend dem Aufschwunge des preußischen Gewerbefleißes und der Landwirtschaft förderte. Den volkswirtschaftlichen Anschauungen seiner Zeit mehr und mehr folgend, wandte er hierbei die Maßnahmen des herrschenden merkantilistischen Systems an, die Schmoller in seinen „Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen“ [3]) charakterisiert als: Erschwerung der Einfuhr von Industrieerzeugnissen, Förderung ihrer Herstellung im eigenen Lande und ihrer Ausfuhr durch Handelsverträge, Ausfuhrvergütungen und -Prämien, Begünstigung der heimischen Reederei, Küstenschiffahrt, See- und Küstenfischerei durch Verhinderung fremden Wettbewerbs, Anbahnung unmittelbaren Verkehres und dessen Unterstützung durch große bevorrechtete Handelsgesellschaften.

So sehen wir denn den König bald nach der Erwerbung Schlesiens bemüht, der Leinen- und Tuchindustrie der neuen Provinz die Ausfuhr zu erleichtern, indem er 1747 den Breslauer Kaufleuten freien Handel in Stettin gewährte und ihnen die Erlaubnis gab, auf der nunmehr ganz preußischen Wasserstraße der Oder Waren über Stettin auszuführen und diese sowie Rohstoffe zu den gewöhnlichen Zollsätzen zurückkommen zu lassen. Im Jahre 1749 wurde diese Vergünstigung auch auf die andern Orte der schlesischen Leinenindustrie ausgedehnt. Sie hatte jedoch ge-

[2]) Eingangsworte des am 10. Juli 1765 dem François Lazare Roubaud erteilten Oktroi zum Handel von Emden nach Ostindien, s. Kurz a. a. O.

[3]) Schmollers Jahrbuch. 8. Jahrg. 1884. S. 47/48.

Digitized by Google

ringen Erfolg, da Stettin nicht dieselben Schiffsgelegenheiten bot wie Hamburg, wo stets Schiffe bereitlagen, und die Stettiner Geschäftshäuser auf diesen Handelszweig nicht so eingearbeitet waren wie die Hamburger.

Aber noch weiter richteten sich seine Blicke. Um dem schlesischen Leinen den Markt der südamerikanischen Kolonien Spaniens und Portugals zu öffnen und den unmittelbaren Bezug von Kolonialerzeugnissen in preußischen Schiffen von dort zu ermöglichen, ließ Friedrich der Große im Jahre 1756 durch den Agenten Meny Verhandlungen mit den Mutterstaaten zwecks Abschlusses eines Handelsvertrages anknüpfen. In den sich über Jahre hinziehenden Verhandlungen wurde preußischerseits u. a. der Vorschlag gemacht, daß die preußischen Schiffe in Cadix in spanischen Besitz übergehen sollten, um die Umladung zu vermeiden und unter spanischer Flagge nach Südamerika fahren und zurückkehren sollten. Da dieser Modus gegen die spanischen Schiffahrtsgesetze verstieß, so wurde der Vorschlag bald fallen gelassen. Dagegen wurde die Anregung weiter verfolgt, die eine von dem Agenten Meny verfaßte, vom Kabinettsminister v. der Horst am 22. April 1767 dem König überreichte Denkschrift über den Handelsverkehr mit Portugal gegeben hatte. Meny schlug darin vor, in Cadix eine preußische Handelsniederlassung zu errichten durch eine zu diesem Zweck zu gründende Aktiengesellschaft, die mit eigenen Schiffen schlesisches Leinen, polnisches Wachs, Holz, Getreide ausführen und Seesalz in Preußen einführen sollte; schon die hierfür an fremde Schiffe gezahlten Frachtkosten seien ein sehr bedeutender Verlust für Preußen. Diese Anregung und die um dieselbe Zeit auf Betreiben des Grafen Zinzendorf in Cadix eröffnete Handelstätigkeit der Böhmischen Kompagnie zum Vertrieb der Leinenwaren Österreichisch-Schlesiens hatten nach längeren Verhandlungen den Erfolg, daß in einem am 11. April 1769 vollzogenen Schriftstück sich die schlesischen Leinenindustriellen durch Namensunterschrift bereit erklärten, in Cadix ein ständiges Leinenwarenlager im Werte von 500 000 Talern zu unterhalten, um der Böhmischen Kompagnie Konkurrenz zu machen.

Inzwischen hatte auch ein gewisser Delattre, den Meny zuerst in einem Bericht aus Paris an den König vom 17. September 1766 als conseiller intime und Agenten des Königs in Paris erwähnt, sich erboten, die zur Ausführung des Handels erforderlichen Schiffe zu stellen.

Mit ihm tritt eine Person auf den Schauplatz, die als Haupttriebfeder in der Durchführung der Wünsche des Königs bezeichnet werden muß, wenn schon, wie die Folge zeigen wird, weniger die dem König vorschwebenden volkswirtschaftlichen als die erhofften persönlichen Vorteile dabei für sie bestimmend waren. Delattre, auch de Lattre geschrieben, war 1766 auf Empfehlung des Philosophen und Generalsteuerpächters in

Digitized by Google

Frankreich, Helvetius, der gelegentlich eines längeren Besuches in Sanssouci den König zur Einrichtung der General-Akzise- und Zoll-Direktion und -Administration, kurz „Regie" genannt, bewog, mit noch fünf anderen Franzosen vom König vertraglich als Regisseur und Provinzialdirektor in Cleve angestellt worden. Nach dem Berliner Adreßkalender von 1772 hatte er als Geheimer Finanzrat und Régisseur Général das Departement vom Königreich Preußen und Pommern dieser Behörde, der als Chef der Wirkliche Geheime Etats-, Kriegs- und dirigierende Minister Julius August Friedrich Freiherr v. der Horst vorstand, inne.

In dieser Stellung bearbeitete er mit dem Generalregisseur de Launay die Neuorganisation der Regie, bei deren Einführung er und zwei seiner Kollegen nach Ablauf ihres sechsjährigen Vertrages am 19. Juli 1772 entlassen wurde, und widmete sich nun ganz dem Zustandekommen der Seehandlungs-Gesellschaft. W. Schultze bezeichnet ihn in seiner „Geschichte der Preußischen Regieverwaltung von 1766—1786" als einen „Mann von großen Kenntnissen und nicht geringem Organisationstalent, aber anderseits auch von einem alles berechtigte Maß übersteigenden Selbstbewußtsein und Hochmut beseelt und von einem schroffen und rücksichtslosen Benehmen gegen die Untergebenen".

Delattre hatte wohl durch seine dienstlichen Beziehungen zu Stettin Kenntnis von dem dort seit den sechziger Jahren betriebenen Bau von Seeschiffen zum Verkauf im Auslande, und sich selbst dabei beteiligt, oder war mit der Beaufsichtigung der für den Staat zu gleichem Zweck dort ausgeführten Schiffsbauten betraut. Um das Schiffsbauholz der Staatsforsten nutzbringend zu verwerten, nahm Friedrich der Große einen französischen Schiffsbauingenieur, Louis Quantin, als Königlich Preußischen Pensionäringenieur und Schiffsbaumeister zur Erbauung von Seehandelsschiffen in seinen Dienst, der 1780 als Königlich Preußischer Schiffsbaudirektor bezeichnet wird und besonderen Ruf mit seiner Werft auf der Schiffsbaulastadie erwarb. Hier erbaute er auch 1770 das erste Schiff aus Hölzern der Staatsforsten, „Duc de Bevre", dessen Führung dem aus der späteren Verteidigung Kolbergs wohlbekannten Joachim Nettelbeck unter Ernennung zum Königlichen Schiffskapitän mit Uniform und Portepee anvertraut wurde. Ein Bruder des Geheimen Oberfinanzrat Delattre, ein junger französischer Seeoffizier, wurde zum Admiral ernannt und schiffte sich ebenfalls auf dem auf der Reede von Swinemünde in der Ausrüstung befindlichen Schiffe ein. Während des Beladens des Schiffes mit Holz nach Cadix, wo es samt der Fracht verkauft werden sollte, entstand, wie Nettelbeck in seinem selbstverfaßten Lebenslauf erzählt, zwischen ihm und Delattre wegen einer von Nettelbeck angeordneten seemännischen Sicherheitsmaßnahme eine Meinungsverschiedenheit, die zu einem Duell zwischen

Digitized by Google

beiden führte, in dem Delattre zweimal verwundet wurde. Nettelbeck wurde infolgedessen aus dem Dienste entlassen, erhielt jedoch die im Dienstvertrage vorgesehene Gratifikation ausbezahlt. Friedrich Wilhelm III. verlieh ihm in Anerkennung seiner hohen Verdienste um die Verteidigung Kolbergs die Berechtigung zum Tragen der See- oder Admiralitätsuniform wieder, so daß Nettelbeck als erster preußischer Seeoffizier anzusehen ist. Durch die Gründung der Seehandlung erhielt der „Duc de Bevre" eine andere Bestimmung, er wurde in die Reederei der Gesellschaft aufgenommen.

So stand die Angelegenheit, als die Verhandlungen zwischen Preußen, Österreich und Rußland wegen der Teilung Polens, die zu dem Vertrage vom 5. August 1772, der ersten Teilung Polens, führten, durch Veränderung und Verbesserung der wirtschaftlichen Vorbedingungen ihrer Förderung einen neuen Anstoß gab.

Dieser Anstoß wird am besten durch den Bericht v. der Horsts vom 4. August (man beachte das Datum!) an den König auf dessen Befehl, den Handel mit Spanien in die Wege zu leiten, ersichtlich; der Minister meldet: gerüchtweise verlaute, daß Österreich die Salzbergwerke Wilitzka und Bochnia, die bisher (wegen des Salzregals) dem König von Polen 100 000 Dukaten jährlich brachten, behalten werde und fährt fort:

„Maintenant il dépend de Votre Majesté de réduire presqu'à rien cet énorme avantage de l'Autriche et de se l'approprier, en exceptant la consommation de ces Provinces Polonaises seulement, qui feront le partage de l'Autriche.

L'on peut fournir aux Polonais du Sel de mer[4]) . . . . Mais une chose indispensable . . . c'est que Votre Majesté donne le premier mouvement à ce commerce qui bientôt deviendra immense, si Dantzic ne peut plus le faire, qu'Elle fournisse les Fonds en grande partie, puis qu'il serait impossible de les trouver assez vite par l'association . . ."

Schnelligkeit des Handelns sei geboten, Salz müsse bestellt werden, geeignete Leute ernannt werden, denn verliere man in diesem Jahre einen Monat, so daß die Schiffe vor Eintritt des Frostes nicht zurück wären, so gingen vielleicht die Einnahmen eines ganzen Jahres verloren. Der Minister fügte dem Bericht noch eine Rentabilitätsberechnung des Unternehmens bei, die ihre Sicherheit dartun sollte.

Zur Erläuterung ist nur anzufügen, daß Österreich die Ausfuhr des in den ihm zugefallenen Salzbergwerken gewonnenen Salzes in die der Krone Polens verbliebenen Gebietsteile unmöglich machte, ebenso Ruß-

[4]) Unter Seesalz ist hier wie im folgenden das über See eingeführte Kochsalz zu verstehen.

Digitized by Google

land die bisher von den ostpreußischen Städten besorgte Salzeinfuhr in seinen polnischen Teil, daß dagegen die Salzeinfuhr in das der Krone Polen verbliebene Gebiet ausdrücklich im Vertrage freigestellt war, und daß ferner Danzig, das freie Stadt geblieben war, durch Preußens Zuwachs an ehemals polnischem Gebiet von der See und seinem Hinterlande abgeschnitten war und daher Polens Salzversorgung nicht aufrechterhalten konnte. Sprang der preußische Seehandel jetzt sofort ein, so konnte er den Preis für diesen den Polen unentbehrlichen und von keiner anderen Seite her zu erlangenden Nährstoff stellen und sich selbst lohnende Frachten sichern, dem Staat durch das Salzregal eine sichere Einnahmevermehrung verschaffen.

Der König ließ am 6. antworten, so dringend auch der Anlaß zum Bericht sei, v. der Horst werde doch einsehen: „que faute de Mines d'or où Je puisse fouiller à bon plaisir, il faut que Je règle Mes entreprises sur l'Excedent de Mes Revenues. Celle de le commerce ne manque pas de solidité aussi si Je suis disposé à y fournir le fond que son exécution demande il s'agit seulement que Je gagne de temps qu'il Me faut pour l'amasser et quelques mois de retard ne mettront pas Je crois du dérangement dans l'affaire."

Der König war also zwar geneigt, die Sache, deren Vorteile ihm ohne weiteres verständlich waren, zu unterstützen, aber nicht mit laufenden Mitteln, sondern aus Ersparnissen, die erst noch gemacht werden sollten. Die hierdurch herbeigeführte Verzögerung sah er für das Gelingen der Unternehmung nicht für so bedeutsam an wie sein Minister, der gleich nach Empfang des Kabinettsschreibens am 7. um eine Audienz bat, da die Sache keinen Aufschub dulde. Der König gewährte diese durch Kabinettsschreiben vom 8., obwohl er die Wichtigkeit der Angelegenheit an sich erkenne und darüber persönlicher Aussprache nicht bedürfe, auf den 9. in Potsdam um 9 Uhr morgens.

In Verfolg der in dieser Audienz empfangenen Weisungen legte v. der Horst am 10. dem König eine Denkschrift über die Einrichtung des preußischen Salzhandels auf der Weichsel vor, zu der Geheimrat Delattre an Ort und Stelle die Vorbereitungen treffen solle. Ferner sollte ein Handelsfonds gegründet werden zum Vertrieb von Salz in Polen und zur Ausfuhr der dortigen Landeserzeugnisse: Getreide, Holz, Wachs, das in den katholischen Ländern besonders begehrt war, Hanf, Teer. Das erforderliche Salz sollte in Cadix durch den preußischen Generalkonsul für Andalusien eingekauft werden.

Der Handelsfonds sollte gebildet werden aus 180 000 écus, die die Tabaksregie hergeben sollte, den Zeichnungen des Hauses Splittgerber in Cadix und der schlesischen Leinenindustriellen, denen hiermit Gelegen-

Digitized by Google

heit zur unmittelbaren Ausfuhr von Leinen geboten wurde, ferner aus sechs vom Geheimen Finanzrat Delattre angebotenen Schiffen. Diese sollten sobald als möglich nach Cadix in See gehen, um vor Winter zurück zu sein.

Diese Denkschrift gründete sich im wesentlichen auf einen von Delattre am 7. eingereichten Entwurf für die Satzungen einer zu bildenden Handelskompagnie und die oben erwähnte Denkschrift Menys. Der Plan wurde am 10. August 1772 vom Kabinett den pommerschen Kammern mitgeteilt,[5]) um die Stettiner Kaufleute zur Beteiligung aufzufordern. Die Stettiner Kaufmannschaft führte in ihrem Gutachten aus, daß die Blüte des Handels und sein Wachstum nicht auf Handelskompagnien beruhe, die staatlich unterstützt würden, und zog das Beispiel der unter Ludwig XIV. durch Colbert gegründeten Kompagnien an, die trotz aller Unterstützung keine günstigen Erfolge gehabt hätten. Privatleute, die über die nötigen Mittel verfügten, könnten mit größerem Vorteile arbeiten. Die Rentabilitätsberechnung lasse die Verzinsung und Abnutzung der Schiffe, Un- und Hafengelder außer acht, setze die Heuern und Provisionen zu niedrig, den Salzbedarf Preußens zu hoch an. Der größere Teil des Salzes käme überdem aus Frankreich, wo es billiger sei, und nicht aus Spanien, ein Teil aus Liverpool, man bringe es zu niedrigen Frachten, teilweise als Ballast nach preußischen Häfen. Sollten die Schiffe ins Mittelmeer selbst gehen, so müßten sie Türkenpässe haben und bestückt werden. Durch die Geschütze und entsprechend starke Mannschaft würde dann der Laderaum verringert, außerdem würden die Versicherungsprämien sehr hoch werden. Da Zucker, Tabak und spanische Weine dem Monopol unterworfen seien, so würden sie der Gesellschaft wenig Nutzen bringen, Getreideladung sei als Konterbande im Kriege der Wegnahme ausgesetzt. Material- und Farbwaren, Wein und Öl bezöge man schon lange unmittelbar aus Spanien und verschiffe dahin auch Holz, so daß hierin kein neuer Handelszweig sich eröffne. Die Stettiner Kaufmannschaft verhielt sich also dem Plan gegenüber durchaus ablehnend.

Der König tadelte unterm 11., daß v. der Horst den spanischen Handel und die Salzeinfuhr in Polen in einen Topf werfe und gab ihm auf, um feste Unterlagen für das Unternehmen zu gewinnen, erst einmal den Salzbedarf Polens festzustellen.

Zu diesem Behufe wurden die in den ehemals polnischen Landesteilen kommandierenden Generale durch Kabinettsschreiben angewiesen, über den Salzverbrauch zu berichten und sonstige Erkundigungen durch geeignete Behörden und Personen eingezogen, unter anderen auch durch

[5]) Th. Schmidt a. a. O., wo fälschlich das Jahr 1771 angegeben ist.

Digitized by Google

Delattre; die Berichte, Aufstellungen und Ertragsberechnungen befinden sich in den Akten. Dabei sind auch die Vorstellungen der Königsberger Kaufmannschaft gegen die Verleihung des Monopols der Salzeinfuhr an die zu bildende Gesellschaft, das ihren legitimen Handel beeinträchtige, aufbewahrt. Der König wies ziemlich ungnädig die Eingabe ab, unter Berufung auf das Salzregal; die Königsberger Kaufmannschaft könne sich durch Übernahme des Handels auf der Weichsel und Verdrängung des Danziger Handels schadlos halten.

Delattre war inzwischen auch nicht untätig gewesen. Er hatte am 26. Juli dem König von Polen den Vorschlag gemacht, Polens Salzversorgung durch eine von Delattre gebildete Gesellschaft, die vom König von Preußen die abgabenfreie Einfuhr von Seesalz in den preußischen Häfen zugestanden erhalten habe, zu gestatten. Der König werde, wenn er diese Einfuhr in Polen zum Regal erhöbe, eine höhere Einnahme erzielen als durch das bisherige Steinsalzregal. Er, Delattre, sei im Besitz von Schiffen und Verbindungen in Frankreich, Portugal, Spanien und auch den Inseln des Mittelmeeres.

Delattre wußte auch v. der Horst zur Unterstützung dieses Gesuches zu bewegen, denn am 16. September schrieb der Minister an den Königlich polnischen Generalmajor Baron de Cocceji einen Brief, in dem er die Angaben Delattres bestätigte, ferner mitteilte, daß die zu bildende Gesellschaft bereit sei, dem König von Polen à conto der späteren Einnahmen 50 000 écus bei Unterzeichnung des Vertrages zu zahlen, und den General um Befürwortung des Delattreschen Gesuches bat, über dessen Person er hinzufügte: „Celui qui sera à la tête de la nouvelle Compagnie François de nation, grand Traffiquant et armateur est un certain mons. de Lattre (conseiller intime des Finances du roi de de navires chez nous. Prusse et qui peut être un archiprêt trésorier à Votre cour)." [6])

Über den Erfolg dieser zwei Briefe ist in den Akten nichts enthalten, dagegen der Bescheid eines am 9. Oktober dem König von Preußen eingereichten Gesuches Delattres um Überlassung einiger Aktien der zu bildenden Gesellschaft als Entschädigung für seine Bemühungen. Friedrich lehnte das Gesuch als ungesetzlich ab und verwies Delattre auf ein festes Gehalt, das er als Direktor beziehen solle.

Am 10. Oktober legte Kabinettsminister v. der Horst dann den Entwurf des Patents der Seehandlungs-Gesellschaft dem Könige vor, da „ich denselben Eurer Königlichen Majestät Willensmeinung übereinstimmend, und zugleich auch dieses dafürhalte, daß vorläufig wohl nichts besseres,

[6]) Die eingeklammerten Worte sind im Entwurf durchstrichen und durch die darüber eingefügten ersetzt. Der Grund dafür ist durchsichtig.

Digitized by Google

und so der Sache mehr angemessen wäre, proponieret werden könne, als weshalb die Genehmigung hiervon Eurer Königlichen Majestät allerhöchstem Gutfinden lediglich überlasse", dessen Bestätigung am 14. Oktober 1772 durch eigenhändige Unterschrift Féderic erfolgte. Das Patent trägt die Gegenzeichnung v. der Horsts.

Die Seehandlungs-Gesellschaft wurde als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1 200 000 Talern in 2400 Aktien zu 500 Talern, von denen der König 2100 behielt, gegründet, die übrigen 300 Aktien wurden Privaten überlassen und sind im Laufe der Zeit von der Seehandlung zurückgekauft worden.

Delattre wurde Chef der Seehandlungs-Gesellschaft und gleichzeitig auch der zum Vertriebe des Salzes gegründeten Preußischen Kompagnie.[7]) Er hatte der Seehandlungs-Gesellschaft bei ihrer Gründung sechs Schiffe für 150 000 Taler verkauft und sollte dabei nach Behauptung eines früheren Schiffbauers, späteren Seesalz Garde Magasin Général, Agaße, der einige der Schiffe selbst gebaut hatte, die Gesellschaft um 40 000 Taler übervorteilt haben. Dazu sei eins der Schiffe zur Zeit des Verkaufes schon bei der Insel Wight gescheitert gewesen und gar nicht in den Besitz der Käuferin gekommen. Ein Bericht des Staatsministers v. der Horst vom 16. Oktober 1774 spricht dagegen nur von fünf Schiffen, die Delattre der Gesellschaft verkauft habe. Agaße erhob diese Anschuldigungen gegen Delattre, als er selbst wegen Unregelmäßigkeiten in der Geschäftsführung in Untersuchung war, die mit Entlassung und Bestrafung endete. Es muß dahingestellt bleiben, ob seine Behauptung berechtigt war. Aufgeklärt ist die Angelegenheit nicht, da Delattre es vorzog, sich unter Überlassung seines Vermögens an die Seehandlungs-Gesellschaft und Erbittung seiner ihm durch Kabinettsorder vom 12. Juli 1775 gewährten Entlassung einer zur gleichen Zeit gegen ihn schwebenden Untersuchung wegen Verwendung von Gesellschaftsgeldern zu Handelsunternehmungen für eigene Rechnung zu entziehen. Nach dem Tode des Großen Königs erlangte dieser etwas zweifelhafte Ehrenmann durch die Gnade des Thronnachfolgers das eingezogene Vermögen wieder und dazu die Auswanderungserlaubnis. Jedenfalls gebührt ihm das Verdienst der ersten Organisation des preußischen Seesalzhandels, denn auch in dem Patent sind seine Vorentwürfe nicht zu verkennen.

---

[7]) Die Kabinettsorder vom 12. Juli 1775 bezeichnet Delattre als „jusqu'ici Chef de la Société de Commerce maritime et de la Compagnie de Prusse".

Das Patent für diese ist in derselben Weise ausgeführt wie das Patent der Seehandlung, doch ist das Datum nicht ausgefüllt, ebensowenig wie bei dem der Seehandlungs-Gesellschaft verliehenen zweiten Patent, das ihr die ausschließliche Einfuhr von Seesalz überträgt. Gezeichnet sind beide vom König. Eine deutsche Übersetzung ist bei beiden nicht eingetragen.

Digitized by Google

Das Patent (Lettres Patent en forme d'Edit) für die zu gründende Seehandlungs-Gesellschaft — société de commerce maritime —[8]) gibt ebenso klar dem Streben des Königs, den preußischen Seehandel zu beleben, Ausdruck, als es der zu gründenden Gesellschaft die Aufgabe stellt, die überseeische Aus- und Einfuhr Preußens durch eigene Seefahrten zu heben:

„Indem Wir unablässig bemüht sind, für das Glück und den Wohlstand Unserer Unterthanen zu sorgen, so bemerken Wir, wie vortheilhaft es ihnen sein würde von Unseren Häfen die Häfen von Spanien und aller anderen Plätze zu beschiffen, wo sich vernünftige und sichere Aussichten zu einem tüchtigen Gewinn von Aus- und Einfuhr für Unsern Staat vorfinden möchte.

Und da diese erste Unternehmung dienen, sie zu anderweitigen Handlungs-Operationen anzuführen: So wollen Wir aus Unsern eigenen Cassen den ersten Theil der Fonds darreichen, die zu diesem Etablissement erforderlich sind, von welchem Wir Uns so große Vortheile versprechen, daß man glauben darf, es werden sich alle und jede, denen das Wohl des Staats am Herzen liegt, und die ihr eigenes Vermögen durch anständige und erlaubte Wege zu vermehren gesonnen sind, daran Theil zu nehmen beeifern.

Zu dem Ende wollen Wir, daß vom 1ten Januar 1773 an, kein anderes Schiff, es sey fremd oder Einländisch, das nicht besagter, von Uns errichteter Handlungs Gesellschaft gehöret, oder für ihre Rechnung gebraucht wird, zum Ankauf und Verkauf des Salzes in denen Uns unterworfenen Häfen und Rheden aufgenommen oder zugelaßen werde, wer auch immer der Eigenthümer davon sey, oder unter welcher Flagge es verfahren würde bei Confiscation und andern Strafen, die Wir bestimmen werden."

Dann wird bestimmt, daß der Fordoner Zoll an der Weichsel Stapelplatz für alles flußabwärts kommende Wachs sein und der Gesellschaft der ausschließliche Ankauf des Wachses dort zustehen soll, das ihr auch aus einem zehn Meilen breiten Streifen der preußischen Weichselufer dort zum Kauf angeboten werden mußte.

---

[8]) Die Kenntnis vom Vorhandensein des Patents in der Königlichen Seehandlung, das, wie M. Bär a. a. O., S. 444, Fußnote 3 mitteilt, im Novum Corpus constitutionum Prussico-Brandenburgiensium 1772 N. 55 abgedruckt ist, verdanke ich Herrn Geheimen Ober-Finanzrat Lottner, Mitglied der Generaldirektion der Seehandlung. Es ist auf starkem weißen Papier im Großfolio-Format in einer der Druckschrift ähnelnden Zierschrift auf der rechten Seite der halbgebrochenen Bogen geschrieben und füllt 24 Seiten aus und ist in französischer Sprache abgefaßt. Auf der linken Hälfte jeder Seite steht in laufender deutscher Handschrift die Übersetzung ins Deutsche. Sie ist augenscheinlich erst später eingetragen, vermutlich aus dem Entwurf, der sich in deutscher Sprache in dem Aktenstück R 96, 423 K befindet und mit dem sie übereinstimmt. Der oben angeführte Eingangssatz und die später angeführten Artikel des Patents sind dem deutschen Entwurfe entnommen.

Digitized by Google

„Dieser ausschließende Verkauf, verbunden mit der Anfuhr der fremden Salze, macht einen Teil des Privilegs der Gesellschaft aus . . ."

„Machen bekannt, daß Wir besagter Gesellschaft gäntzlich und mit Ausschließung aller andern Inländer sowohl als Fremden erwehnte Zwei Articels des Oeconomie-Handels vorbehalten, maaßen Wir für derselben unentbehrlich halten, um ihre Schiffahrt durch einen sichern Gewinst zu begünstigen (da die Schiffe sicher waren, lohnende Ausfracht und Rückfracht zu finden, d. V.), und den Gliedern der Gesellschaft statt eines gewißen beneficii zu dienen und sie dadurch in den Stand zu setzen, ihre Fonds ohne Besorgnis in neuen Handlungs-Unternehmungen, deren glücklicher Fortgang nothwendig, dem allgemeinen Besten, dem Vertrieb und dem Fortkommen der Manufacturen, dem Verbrauch der Lebensmittel und der Nahrung einer großen Menge Menschen ersprießlich seyn muß, gebrauchen können."

Aus den nun folgenden, das Gründungskapital, die Aktien, die ausweislich des in den Akten erhaltenen Vordrucks in französischer Sprache ausgestellt waren, ihre Ausgabe, Verzinsung und die innere Organisation behandelnden Artikeln, die den früher verschiedenen Emder Gesellschaften erteilten Oktrois entsprachen, sei erwähnt, daß Artikel 12 die Leitung der Gesellschaft einem General-Direktions-Kollegium in Berlin überträgt, das aus einem Chef, zwei Direktoren, einem Direktor in Cadix bestehen sollte, deren Bestallung der König sich vorbehält und die nicht mit ihrem eigenen Vermögen für Verbindlichkeiten der Gesellschaft herangezogen werden können. Das General-Direktions-Kollegium erhält die Berechtigung, alle Beamte, Schiffsoffiziere usw. zu ernennen, die Auszahlung der Gehälter an diese und des Soldes an das Schiffsvolk zu veranlassen, den Ankauf der Waren, die Erbauung und Ausrüstung der Schiffe und alles, was zum Nutzen der Gesellschaft dienen könne, zu verfügen. Artikel 36 fügt noch hinzu: „Die Gesellschaft soll durch ihre Chefs geleitet und in allen Fällen, wo höhere Ordre erfordert wird, unter Unserer höchsten Persohn stehen."

Artikel 24 befreit die Gesellschaft von allen Abgaben, die dem Staate oder den Städten zustehen und auf den Eingang fremden Salzes gelegt sind und noch gelegt werden.

Der Wunsch des Königs, den Salzhandel in eigenen Schiffen betrieben zu sehen, erhellt aus folgenden Artikeln:

Artikel 31 bestimmt die Befreiung der Gesellschaft von dem seit Oktober 1770 eingeführten Zoll von 50 vom Hundert auf Hölzer, die aus Polen auf den Zuflüssen der Oder eingeführt werden, für die Dauer des Privilegs der Gesellschaft, da sie sonst gehindert würde, sich mit dem zum Schiffbau nötigen Bauholz zu versehen. Er gestattet ihr, alles nötige

Digitized by Google

Schiffbauholz auf den Zuflüssen und Kanälen der Oder gegen den vor 1770 bestehenden Eingangszoll zu beziehen und hebt schließlich zum Besten der Gesellschaft alles und jedes bestehende oder zukünftige Privileg und Konzession auf, das „sie in ihrem freien Handel und Einkauf des zu der Erbauung, Betakelung und Ausrüstung ihrer Schiffe benötigten Holzes sowohl in Unseren Staaten als in Polen hindern könnte".

Artikel 32: „Um besagte Gesellschaft zu begünstigen und alle Hindernisse aus dem Wege zu räumen, wodurch ihr Schiff-Bau könnte erschweret werden, so verbinden Wir Uns, ihr unverzüglich geräumige und zur Anlegung der Schiffs-Werffte schickliche Plätze anweisen und unentgeldlich einräumen zu lassen, nemlich einen Platz in Bromberg oder Fordon, nur zur Ablage der Wachse, Holtz, Getreydes zu dienen, einen andern bei Neu-Dantzig oder Neu-Fahrwasser, auf dem westlichen Sr. Königl. Majestät zustehenden Ufer der Weichsel. Einen Schiffs-Werft bey Stettin an der Oder, und so nahe als möglich an besagte Stadt; einen andern bey Memel, und zwar in der Lage, die ihren Arbeiten am bequemsten ist; und im Fall man einen Hafen in dem Ausfluß der Oder anlegen könne, so verbinden Wir Uns gleichergestalt, besagter Gesellschaft unentgeltlich einen bequemen Platz zur Anlegung ihres Schiffs-Werfftes in besagtem Orte einräumen und anweisen zu lassen, ohne uns doch zu den Kosten für irgend einen Bau anheischig zu machen . . ."

Über die Bemannung und Bewaffnung der Schiffe und die Flagge handeln folgende Artikel:

Artikel 20: „Die Matrosen, Kommis und See-Officiers besagter Gesellschaft, sollen in Ansehung ihres Dienstes, unter keinen anderm, als blos unter Unsern bereits errichteten, oder noch zu errichtenden Admiralitäts-Kolegiis stehen."

Artikel 33: „Die Schiffe und das Schiffs-Volck besagter Gesellschaft sollen nicht von Unseren Krieges- und Domainen-Kammern zum Behuf der Transporte in Unseren Diensten können gebraucht werden, es sei wegen Krieg oder sonst, ohne der ausdrücklichen Bewilligung besagter Gesellschaft . . ."

Artikel 37: „Besagte Gesellschaft soll ihre Schiffe in solcher Anzahl und nach solcher Art bewaffnen und ausrüsten können, als es ihr zur Sicherheit ihrer Handlung nöthig scheinen wird, und sollen besagte Schiffe mit soviel Kanonen, Haubitzen, Doppelhacken, gegossenen oder eisernen, versehen seyn, als erforderlich sein wird, auch die Flagge[9]) mit dem Preußischen Wappen aufstecken können."

[9]) Vermutlich, denn Belege fehlen, eine viereckige, weiße Flagge mit dem Schwarzen Adler-Orden, d. h. dem preußischen schwarzen Adler, wie ihn der Orden zeigte. Die Bestimmung, die Flagge mit dem Königlichen Wappen zu führen, findet sich in den früher den Emdener Gesellschaften erteilten Oktrois nicht.

Digitized by Google

Artikel 38 und 39 verbieten einerseits der Gesellschaft, inländische Enrollierte auf ihren Schiffen anzuheuern, anderseits den Militärbehörden, Mitglieder der Schiffsbesatzung anzuwerben.

Artikel 40: „Besagte Gesellschaft soll in ihren Angelegenheiten zu ihrem Siegel und Pettschaft den Adler Unseres Wappen-Schildes mit den Worten: See-Handlungs-Gesellschaft, nehmen dürfen; Erlauben auch, daß sie besagtes Wappen-Schild an ihren . . . Schiffen, Kanonen . . . . führen darff."

Die Schiffe der Seehandlungs-Gesellschaft erhielten durch diese Bestimmungen von vornherein einen besonderen Charakter. Wenn auch in den damaligen unruhigen Zeiten jeder friedliche Kauffahrer zu seiner Verteidigung Waffen an Bord führte, so stempelte die Befreiung von Hafenabgaben, von Requisitionen selbst für militärische Zwecke, der Schutz ihrer Besatzungen gegen die Willkür der Werber, ihre ausschließliche Unterstellung unter die Seebehörden die Schiffe der Gesellschaft zu etwas Besonderem.

Das Wappen der Seehandlungs-Gesellschaft zeigt auf einem vom preußischen Adler überragten Schilde ein nach rechts segelndes Schiff unter dem halben Mond rechts und dem Kleinen Bären links. Links vom Schilde steht ein „wilder Mann" des preußischen Wappens, rechts eine Säule mit Urne. Die Unterschrift lautet: Société du commerce maritime à Berlin.

Das Patent wurde auf 20 Jahre der Seehandlungs-Gesellschaft verliehen.

Artikel 41 verspricht der Gesellschaft den Schutz und die Begünstigung der vollständigen Freiheit ihrer Handlung und Schiffahrt und Ahndung aller ihr zugefügten Beleidigungen, üblen Begegnungen, Versagen der Gerechtigkeit, sowohl in Polen wie seitens irgendeiner Nation. Ein Versprechen, das bei dem damaligen Fehlen einer Marine von der Zuversicht zeugt, mit der sich der große König auf die von ihm geschaffene Stellung Preußens im Kreise der Großmächte stützte.

Das Patent der Seehandlungs-Gesellschaft wurde ergänzt durch das ebenfalls von v. der Horst gegengezeichnete, ohne Eintragung des Datums in Potsdam, vermutlich am selben Tage, vollzogene, gleichfalls in der Seehandlung aufbewahrte [10]):

„Edit du Roi qui permet aux seuls vaisseaux de la Société du Commerce maritime ou à ceux ayant commission d'elle de faire l'aport des Sels étrangers dans les Ports et atterages du Royaume pendant l'espace de vingt années consécutives à compter du premier Janvier 1773,

Et porte deffense à compter du jour de la publication des présentes de recevoir dans ces dits Ports et atterages aucuns autres vaissaux tant

[10]) Abgedruckt im Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgensium 1772, Nr. 56. Vgl. Bär a. a. O., S. 444, Fußnote 3,

Digitized by Google

du Païs qu'étrangers, chargés de Sel étranger, pour être mis à terre, vendu au commerce dans les dits Ports et atterrages."

In dieser Verordnung heißt es dann, daß der König es für nützlich gehalten habe, der Seehandlungs-Gesellschaft das ausschließliche Privileg der Salzeinfuhr zu erteilen:

„Pour donner à la Société du Commerce maritime . . . toute la faveur nécessaire à une entreprise utile, assurer le succès de sa navigation qui fait l'objet de nos voeux et dans la vue de seconder les efforts que nous attendons de son zèle dans la recherche des moyens propres à ouvrir à nos Etats, de nouvelles sources de Commerce en conservant à la prosperité de l'intérieur de nos Provinces, les premières bénéfices de l'industrie de la nation."

In vier Artikeln wird der Seehandlungs-Gesellschaft das besagte Privileg erteilt, die Salzeinfuhr durch andere Schiffe bei Strafe der Konfiskation von Schiff und Salz zugunsten der Gesellschaft und bei einer Geldstrafe für den Schiffer oder Eigner von 500 Talern verboten, Schiffen in Seenot mit Salzladung das Einlaufen in preußische Häfen gestattet, aber Deklaration des Salzes bei der Zollbehörde vorgeschrieben und den preußischen Untertanen der Bezug von Salz über See für eigene Rechnung verboten. Für die Last (2000 kg) Salz mußte die Preußische Kompagnie 50 Taler an die Seehandlungs-Gesellschaft zahlen.

Das Edit du Roi betreffend die Gründung der Preußischen Kompagnie für den Verkauf des Seesalzes ins Ausland, das ebenfalls Potsdam ohne Datum[11]) vom König vollzogen, von v. der Horst gegengezeichnet ist und in der Seehandlung aufbewahrt wird, enthält einen trotz der Ablehnung der vorerwähnten Eingabe der Königsberger Kaufmannschaft günstigen Entscheid des Königs:

Um dem preußischen Handelsstande — so führt es aus — eine Entschädigung für den wenig einträglichen Salzhandel zu geben, will der König an seiner Stelle die reiche Ausfuhr von Leinewand und Leinengarn des Ermlandes, die früher diejenige des Auslandes übertraf und durch ihre Häfen ging, ihm wieder zufließen lassen und die alten Verordnungen zugunsten des Königsberger Handels mit dem platten Land Preußens wieder aufleben lassen.

Diese drei Patente und Verordnungen zusammengehalten, ergeben, daß der König den Leitgedanken, aus dem heraus er die Handelsvertragsverhandlungen mit Spanien und Portugal eingeleitet hatte: Förderung der schlesischen Leinenindustrie durch direkte Ausfuhr in preußi-

[11]) Vom 3. Oktober 1742 nach M. Bär: a. a. O., I. Bd., S. 444, Fußnote 4, wonach das Edikt im »Novum Corpus Constitutionum Prussico-Brandenburgiensium 1772, Nr. 51« abgedruckt ist.

Digitized by Google

schen Schiffen, und somit Erhaltung des vollen Ertrages der Erzeugnisse und der Fracht für Preußen, festhielt;

daß er die durch Übernahme der Seesalzeinfuhr und den Vertrieb des Salzes nach Polen gesicherte Rückfracht der Schiffe zwar als sichere Grundlage für die Seehandlungs-Gesellschaft annahm, diese aber nicht auf die Salzeinfuhr allein beschränkte, sondern ihr wesentlich weitere Ziele steckte: die Belebung des preußischen Seehandels;

daß er schließlich die der Provinz Preußen durch die Entziehung des Salzhandels drohende Schädigung durch Leitung der Leinenausfuhr über preußische Häfen abwenden wollte.

Der König verfolgte also mit der Gründung der Seehandlungs-Gesellschaft seine auf die Hebung der preußischen Industrie und des Seehandels gerichteten Pläne auf dem vom Kabinettsminister v. der Horst vorgeschlagenen, als gangbar erkannten Wege, um dessen Ebnung Delattre unleugbare Verdienste hat.

Außerdem sollte die Seehandlungs-Gesellschaft zur Aufsaugung eines großen Teiles des Handels Danzigs nach Polen dienen.

Durch Kabinettsorder, Berlin den 4. März 1794, wurde das Patent der Seehandlungs-Gesellschaft, nachdem es schon 1776 um drei Jahre, auf den 1. Januar 1794 verlängert war, bis zum 1. Januar 1808 verlängert und „besonders wegen der Schiffahrt alles bestätigt, was ihr dieserhalb nach der Octroi vom 14. Oktober 1772 zu Statten kommen kann." Hierbei wurde das Betriebskapital auf 1 500 000 Tlr. in 3000 Aktien zu 500 Tlr. erhöht. Die Besitzer der Aktien erhielten nur eine Verzinsung von 5 % und hatten weder Sitz noch Stimme in der Leitung, so daß die Gesellschaft, jetzt Seehandlungs-Sozietät genannt, da auch der Staat für das Aktienkapital bürgte, reines Staatsinstitut wurde. Es wurde ihr auch fernerhin gestattet, mit in- und ausländischen Waren Großhandel zu treiben, Wechselgeschäfte zu machen, Kontore in allen preußischen See- und Handelsstädten und auch im Auslande zu unterhalten, zu kaufen und verkaufen, Schiffe zu bauen, Reederei zu treiben, und alle kaufmännischen Geschäfte ohne Ausnahme zu unternehmen.

Einsprüche der preußischen Kaufmannschaft gegen diese weitgehende Begünstigung hatten zur Folge, daß eine „Deklaration" vom Juli 1795 erlassen wurde, welche die Vorrechte lediglich auf den Salzhandel beschränkte, in allen andern kaufmännischen Unternehmungen sollte die Seehandlungs-Sozietät nicht mehr Rechte haben, als jeder in- oder ausländische Kommissionär. Durch die nach der zweiten und dritten Teilung Polens eingetretene Abschließung des russischen und österreichischen Anteils gegen den preußischen Handel waren die ursprünglichen Vorrechte der Seehandlungs-Gesellschaft für diese gegenstandslos

Digitized by Google

geworden, insonderheit fiel der Gewinn aus dem Salzhandel der Salzpartie zu, wie die Verwaltung des Salzmonopols damals genannt wurde.

Neu war in dem Patent unter 20 eingefügt: „Da die Seehandlungs-Sozietät vorzüglich ihr Augenmerk auf die Erhaltung und Vermehrung der einländischen Schiffahrt zu richten hat, und der auswärtige Salzhandel hierzu vorzüglich Gelegenheit gibt, so verordnen Wir, daß die Societät den Schiffsrhedern Unserer See- und Handelsstädte für eine jede Last (2000 kg) fremdes Salz, welches sie entweder in Fracht oder auf Lieferung für selbige anbringen werden, außer dem bedungenen Fracht- und Lieferungspreis, eine besondere Prämie von Sechszehn gute Groschen (2 Mk.) bezahlen soll . . ."

Das ist die erste unmittelbare preußische Schiffahrtssubvention. Sie blieb, inzwischen auf vier Taler für die Last erhöht, bis zum Jahre 1819 bestehen, wo sie trotz des Widerstandes der preußischen Reeder aufgehoben wurde unter der Zusicherung, daß zur Salzanfuhr vorzugsweise preußische Schiffe herangezogen werden sollten. Die Seehandlung wurde im Jahre 1845 von der Verpflichtung zur Salzanfuhr befreit.

2. Die erste Reederei der Seehandlungsgesellschaft. 1772—1804.

Wie schon erwähnt, hatte die Seehandlungs-Gesellschaft ihre ersten Schiffe von ihrem Chef, Geheimen Oberfinanzrat Delattre angekauft. Es waren dies der oben genannte „Herzog von Bevern", auch „Duc de Bevre" genannt, ein zweideckiges Fregattschiff, das, ausweislich des in Anlage 1 abgedruckten Beilbriefes, im Jahre 1770 in Stettin vom damaligen Königl. Preuß. Pensionäringenieur und Schiffsbaumeister Louis Quantin auf Rechnung des Königl. Geheimen Oberfinanz-, Kriegs- und Domänenrats Delattre erbaut war. Es war im Kiel 124' $5^1/_4$" (38 m), über die Steven 134' 1" (41 m) lang, über dem Bergholz 32' 7" (10 m) breit, 17' $7^1/_2$" (5,3 m) tief, in den Decks 5' $10^1/_2$" (1,8 m) hoch und etwa 350 Last (525 Registertonnen) groß; — „Gräfin Eichstädt", „Corcorde", „Baron de Horst", über die nähere Angaben nicht erhalten sind; — die Galiaß „Fortuna", die für denselben Besitzer 1772 vom Schiffsbaumeister Nuske in Stettin gebaut war. Sie war über den Kiel 33 Ellen (22 m) über die Steven 74' (22,5 m) lang, 23' 5" (7 m) breit, 8' (2,4 m) tief und etwa 60 Last (90 Registertonnen) groß, ihren Beilbrief gibt Anlage 2 wieder. — Das sechste Delattresche Schiff, dessen Verkauf an die Gesellschaft zweifelhaft ist, war das Fregattschiff „Printz von Preußen".

Ob die neue Gesellschaft mit diesen Schiffen noch im laufenden Jahre die Fahrten aufgenommen oder ob Delattre sie schon während der

Digitized by Google

Vorverhandlungen nach Spanien ausgesandt hat, damit sie vor Eintritt des Winters mit dem Salz zurück sein konnten, ist nicht festzustellen, wie überhaupt nur wenig über den Reedereibetrieb erhalten ist. Jedenfalls hatte die Gesellschaft im Jahre 1774 einen Agenten in Cadix, der den Titel Generalkonsul führte.

Ein Bericht des Generaldirektionskollegs an v. der Horst vom 8. Oktober 1774 erwähnt, daß drei Schiffe mit Holz nach der französischen Küste befrachtet unterwegs sind und von dort Salz zurückbringen sollen. Die „Junge Henriette", vermutlich das 1774 bei Danzig für die Gesellschaft erbaute Schiff, das der erwähnte Agaße als zu groß für das dortige Fahrwasser bezeichnet, ist infolge Zusammenstoßes auf See mit Haverei in Emden eingelaufen und soll, da sie vor Winter den Heimatshafen nicht wieder erreichen kann, zwischen Holland und Frankreich mit Frachtfahrten beschäftigt werden. Die Fregatte „Baron de Horst" ist in Nantes, „Duc de Bevre" in La Rochelle angekommen.

Im Jahre 1780 ließ die Seehandlungs-Gesellschaft noch ein Schiff, die „Schwalbe", erbauen, deren Beilbrief (Meßbrief) hier abgebildet und die Übergabeverhandlung an den Kapitän nebst Inventarienverzeichnis in Anlage 3 gegeben ist. Es war $51^1/_3$' (15,2 m) lang, im Bergholz 18' (5,5 m) breit und hohl oder tief 9' (2,7 m).

Der Große König verfolgte fortdauernd die Entwickelung seiner Gründung und ließ es nicht an Anregungen zur Hebung des Seehandels fehlen.

Während des Unabhängigkeitskrieges der nordamerikanischen Kolonien gegen England nahm namentlich nach Beitritt Frankreichs, Hollands und Spaniens zu den Kriegführenden unter der Wirkung der bewaffneten Neutralität der neutrale Seehandel einen großen Aufschwung, an dem auch die Seehandlungs-Sozietät beteiligt war. Sie besaß im Jahre 1784 elf Schiffe:

Name	Last	Regt.	Wert Taler	Schiffe Bauorte	Besatzung Mann
„Minister von Schulenburg" . . .	200	300	28 000	Karlskrona	20
„Minerva"	270	405	23 777	Stettin	16
„Schwertfisch"	310	465	35 000	Karlskrona	26
„Karl"	310	465	35 000	Rügenwalde	24
„Adanaus"	200	300	31 000	Ückermünde	20
„Die drei Freunde"	130	195	9 932	Kammin	11
„Baronesse v. der Horst"	95	143	5 122	Stettin	7
„Die junge Henriette"	96	144	3 420	„	8
„Die vier Brüder"	300	450	33 250		25
„Tobias"	140	210	12 786	Kammin	12
„Die Stadt Stettin"	160	240	18 994	Stettin	12

Digitized by Google

Außerdem ließ sie in den achtziger Jahren in Stettin vier Schiffe erbauen, je eins zu 250, 240, 100 und 50 Last = 375, 360, 150 und 75 Registertonnen. Es herrschte überhaupt in dieser Zeit auf den Stettiner wie auch den übrigen pommerschen Werften eine ungemein rege Bautätigkeit, die sogar während des Winters nicht ausgesetzt wurde, so daß die Schiffszimmerleute äußerst knapp waren. Das vorzugsweise benutzte schwedische Eisen wurde sehr gesucht; da es mit höherem Eingangszoll belastet wurde und nur gegen Eingangspaß bezogen werden konnte, so verwendete man einheimisches. Die Anker waren bis 1784 aus dem Auslande bezogen worden. In diesem Jahre legte der Ankerschmied Seydell eine Ankerschmiede auf dem Bleichholm am Dunzig an, mit deren Genehmigung für 20 Jahre die Anlage von Ankerschmieden in Pommern, Ost- und Westpreußen verboten und alle in Pommern gebauten Schiffe gehalten wurden, bei zehn Talern Strafe zehn Tage nach der Kiellegung ihre Anker in der Seydellschen Schmiede zu bestellen.

Mit Eintritt des Friedens im Jahre 1783 sank der künstlich getriebene Schiffbau und die Schiffahrt schnell dahin. Von den 165 Seeschiffen, die Stettin 1784 besaß, und dazu zählten auch die der Seehandlungs-Gesellschaft, waren 1787 noch 130 vorhanden, 1797 nur noch 84.

Die Seekriege zu Ende des 18. Jahrhunderts ließen auch den Seehandel der Gesellschaft nicht ungeschädigt. Im März 1798 ersuchte der damalige Direktor, Staatsminister Struensee, den Minister des Auswärtigen, v. Alvensleben, beim Directoire in Paris Seepässe für die Seehandlungsschiffe zum Salztransport von Liverpool auszuwirken. Sein Gesuch wurde abschlägig beschieden, weil man „bei gänzlichem Mangel einer Seemacht" nichts ausrichten könne.

Die von 1797 an aufbewahrten Jahresabschlüsse der Seehandlung enthalten in den Aktiven keine eigenen Schiffe aufgeführt, nur 1797 und 1798 Wiselsche Schiffahrts-Entreprise mit Posten über 100 000 Taler, also wohl eine Beteiligung an einer Reederei, 1804 führt als Einnahme einen Gewinn von 614 Taler bei der Stettiner Schiffahrts-Entreprise auf, als Ausgabe für Schifferpensionen 214 Taler. Daß in dieser Zeit auch fremde Schiffe bei der Salzeinfuhr beschäftigt wurden, geht aus der Meldung vom 26. November 1801 hervor, daß auf der Reede von Swinemünde bei schwerem Orkan ein Leichter gesunken sei, der Salz von einem englischen Schiff gelöscht hatte.

Wir müssen annehmen, daß die fortdauernden Seekriege dem Seehandel Halt geboten und der Niederbruch Preußens, der der Seehandlungs-Sozietät ein neues Arbeitsgebiet, das des Staatsbankhauses, erschloß, ihn dieser neuen Aufgabe gegenüber in den Hintergrund drängte. Jedenfalls waren im Herbst 1806, als es sich darum handelte, Gelder der

Digitized by Google

preußischen Krone, des Staates, der Ritterschaft, Stände und Städte vor den Franzosen außerlands auf neutralem Gebiete in Sicherheit zu bringen,[12]) Seehandlungsschiffe nicht mehr vorhanden. Die erforderlichen Schiffe wurden in Königsberg gechartert und die Werte unter Aufsicht von Beamten der Seehandlungs-Sozietät verladen, die sich auch auf den Schiffen einschifften. Sie haben den schwierigen Dienst und die Rechnungslegung vorzüglich wahrgenommen. Für die damalige Ohnmacht Preußens zur See ist es bezeichnend, daß der Schutz eines in Neufahrwasser liegenden Schatzschiffe gegen französische Kaper durch eine in der Danziger Bucht kreuzende englische Fregatte beim Großbritannischen Gesandten in Berlin erbeten und von ihm gewährt wurde.

Immerhin hatte die Seehandlungs-Gesellschaft von 1772 bis 1803 rund zwei Millionen Tonnen (zu 1000 kg) Salz eingeführt und der Aufschwung der schlesischen Leinenindustrie von den Jahren 1789 bis 1795 dürfte auch zum Teil ihr gutzuschreiben sein.

---

[12]) s. Meuß: Ein preußisches Konvoi mit Staatsgeldern im Jahre 1806. „Überall" 1911. Heft 5. Berlin.

Digitized by Google

Zweiter Abschnitt.

Die Seehandlungs-Sozietät unter Rother. 1820—1848.

1. Die Unternehmungen zur Emporbringung des Seehandels.

Zwei Jahrzehnte verflossen, ehe sich die Seehandlung ihrer eigentlichen Aufgabe, der Förderung des preußischen Seehandels und -Schiffahrt wieder widmen konnte. Wegen der veränderten Stellung, die sie in der Zeit der schweren Not bekommen hatte, wurde das am 1. Januar 1808 abgelaufene Patent nicht erneuert, ihre Aktien und Obligationen durch Umwandlung in Staatsschuldscheine vom Staate übernommen. Sie selbst war in dieser Zeit verschiedenen Ministerien unterstellt und zur Ausführung der Geldoperationen des Staates verwendet worden.

Nach endlichem Eintritt des Friedens galt es, die Staatsfinanzen wieder zu ordnen und den ganz darnieder liegenden Handel und Wandel wieder zu beleben. Es erschien geboten, diese Aufgaben einem von der übrigen Staatsverwaltung unabhängigen Organe anzuvertrauen, als welches sich die bewährte Seehandlung mit ihren ausgebreiteten Verbindungen empfahl.

Durch Kabinettsorder vom 17. Januar 1820 wurde die Seehandlungs-Sozietät mit ihren bereits vorhandenen oder künftig noch zu errichtenden Kontors für ein selbständiges, von den übrigen Verwaltungsbehörden unabhängiges Geld- und Handelsinstitut des Staates erklärt. Sie sollte unter Gewährleistung des Staates alle seine Finanzgeschäfte mit dem Auslande und die kaufmännischer Mitwirkung bedürfenden im Inlande vermitteln. Die Verpflichtung zum Ankauf und Anfuhr des Seesalzes blieb bestehen und wurde noch auf die Rohstoffe ausgedehnt, die der Staat für seine Betriebe, z. B. die Pulverfabrikation, gebrauchte. Sie blieb demnach zu Geld-, Wechsel-, Effekten-, Waren-, Kommissions-, Speditions-, Handels- und Reederei-Geschäften aller Art mit Ausschluß des Kleinhandels nach wie vor berechtigt und hatte in dieser Beziehung dieselben Lasten zu tragen wie jeder Kaufmann, mit Ausnahme der Gewerbesteuer. Diese Befreiung wurde aber reichlich aufgewogen durch die 1821 erlassene Bestimmung, wonach die erzielten Überschüsse außer zur Vermehrung

Digitized by Google

ihres Betriebsfonds zur Bildung eines zur Allerhöchsten Verfügung stehenden Fonds für außerordentliche Staatsbedürfnisse verwendet werden mußten. Gleichzeitig wurde ihr ein Betriebskapital von rund 1 Million Talern überwiesen, das sie bereits im Jahre 1832 mit den Zinsen zurückerstattet hat.

Obwohl die Seehandlung hiermit aufgehört hatte, eine Aktiengesellschaft zu sein und ein reines Staats-, Handels- und Geldinstitut geworden war, behielt sie doch die alte Bezeichnung Seehandlungs-Sozietät, woraus der Schluß erlaubt ist, daß die für diese maßgebenden Aufgaben auch weiterhin bestehen blieben. Neben der Bezeichnung Seehandlungs-Sozietät, deren Leitung einer Generaldirektion unter einem Chef zufiel, wird auch in amtlichen Schreiben Seehandlungs-Institut gebraucht. Wir werden sie weiterhin mit dem Namen bezeichnen, den sie noch jetzt führt: Seehandlung.

Zum Chef des Seehandlungs-Instituts ernannte Friedrich Wilhelm III. am 17. Januar 1820 den Geheimen Oberfinanzrat Rother und übertrug ihm dessen Verwaltung mit unumschränkter Vollmacht und persönlicher Verantwortlichkeit. Er war der rechte Mann am rechten Platz! 1778 als Sohn eines Bauern in Schlesien geboren, hatte er, 14 jährig, als Eleve beim Steueramt Neumarkt, dann als Regimentsschreiber von der Pike auf begonnen und war durch den Staatskanzler, Fürsten Hardenberg, der auf ihn aufmerksam geworden war, weiter gefördert. Er verband mit großer praktischer Erfahrung, unermüdlicher Arbeits- und Tatkraft festen Charakter und weiten Blick. Achtundzwanzig Jahre, auch nach seiner Ernennung zum Präsidenten der Staatsschulden-Tilgungskommission und seiner Berufung zum Finanzminister, leitete Rother die Seehandlung, befruchtete mit seinem Geiste ihre Tätigkeit.

Nach Ordnung des Staatsschuldenwesens wandte er sich alsbald der Hebung des preußischen Handels und der Seeschiffahrt zu. Handel und Wandel lagen darnieder unter den Nachwehen der napoleonischen Bedrückung und der für die Befreiung des Vaterlandes gebrachten Opfer, es fehlte allerorten an Mitteln und Unternehmungslust. „Der jetzt noch übrige Handelsverkehr liegt überdem ganz in den Händen der auswärtigen Handelsplätze, indem die kleinen Versendungen der diesseitigen Kaufleute nur über Hamburg, Bremen und Holland gemacht werden, und von den Preußischen Häfen in der Ostsee geschieht in der handelnden Welt nicht einmal Erwähnung. Der mit vielen Kosten neu gebaute Swinemünder Hafen wird bloß von Reisenden zu Lande, wegen seines guten Baues, bewundert, aber von keinem, dem Welthandel angehörigen auswärtigen Schiffe besucht. Die inländischen nicht bemittelten Kaufleute müßen die Häuser in den vorgedachten auswärtigen Handels-Plätzen zu

Digitized by Google

ihrem Waaren-Absatz deshalb gebrauchen, um durch diese Vorschüße auf ihre Waaren zu erhalten, damit sie weiter fortarbeiten, und sich mit ihren Familien erhalten können. Diese Operationen kosten nicht nur große Summen, sondern bringen auch häufig Verluste. Es liegt also zu Tage, daß die diesseitigen Kaufleute und Fabrikanten jetzt nur für die Wohlfahrt der Hamburger und anderer auswärtiger Unternehmer arbeiten und daß das Land durch die ungünstige Handelsbilanz immer ärmer werden muß", so schilderte Rother in einem Berichte an den König vom 15. November 1823 die Verhältnisse, als deren Ursache er den Mangel staatlicher Fürsorge für die Seeschiffahrt und die überseeische Ausfuhr bezeichnet: „zumal die Küstenlinien des Staates ihm einen Platz unter den Seehandel treibenden Staaten anzuweisen scheinen. Durch die bisherige Nichtbeachtung dieses einflußreichen Zweiges der Staatsverwaltung sind die Gewerbe, sogar im Innern des Landes so sehr in Verfall geraten, daß im Auslande fast nicht mehr die Rede von preußischen Fabrikaten ist. Seit dem Frieden im Jahre 1814 bis zum Jahre 1822 ist die Reederei in Euer Majestät Staaten mit starken Schritten ihrer gänzlichen Auflösung entgegengegangen, weil in diesem Zeitraume die englischen Prohibitiv-Gesetze auf die Frachten für Preußische Schiffe so nachtheilig wirkten, daß diese nur mit Verlust in Fahrt gelassen werden konnten. Die natürliche Folge davon war, daß ein großer Teil derselben in den Häfen überhaupt liegen blieb und dadurch sehr an Brauchbarkeit verlohr, weil bekanntlich die Schiffe durch Stilliegen mehr leiden als durch Befahrung der See. Durch die seit 1822 Statt gefundene Herabsetzung des Einfuhrzolls auf Preußisches Bauholz in England, und durch einige andere günstige Handelsconjunkturen, hob sich die diesseitige Reederei allmählig wieder, so daß wegen der, durch den früheren Stillstand und die Statt gefundenen vielen Stürme veranlaßten bedeutenden Verminderung der brauchbaren Schiffe, bereits ein Mangel an diesen empfunden wird."

Rother stand also ganz wie der erhabene Gründer der Seehandlung auf dem vom Großen Kurfürsten ausgesprochenen Grundsatz: „Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Estats, wodurch die Unterthanen beides zu Wasser als auch durch die Manufakturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhalt gewinnen." Er suchte nach dem Leitsatz, den ein Jahrzehnt später Friedrich List aufstellte: „Die See ist die fette Gemeindetrift, auf welche alle wirtschaftlichen Nationen ihre Heerden zur Mastung treiben. Wer an der See keinen Antheil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt — der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind" Preußen den ihm gebührenden Anteil an der See und ihren Gaben zu sichern trotz der entgegenstehenden Hindernisse. Und deren waren nicht wenige.

Digitized by Google

Das einzige Ausgangstor zum Weltmeere an der Nordsee, die Wiege der kolonialen Unternehmungen des Großen Kurfürsten, der ostindischen Handelskompagnien Friedrichs des Großen, Emden, war Preußen im Wiener Frieden genommen. Das demgegenüber erworbene Neu-Vorpommern teilte mit den älteren preußischen Ostseehäfen die Lage an dem Binnenmeer.

Schon die geographische Lage der Ostseehäfen benachteiligte sie gegenüber den Nordseehäfen. Der Weg von jenen zum Weltmeere war nicht nur bedeutend weiter, sondern auch für die Segelschiffe durch das enge schwierige Fahrwasser sehr gefährlich. Die größere Gefährdung von Schiff und Ladung bedingte aber höhere Versicherungsprämien, welche die durch die längere Seereise schon gesteigerten Betriebskosten noch erhöhten. Noch nicht genug damit wurde der Handelsverkehr aus der Ostsee und in die Ostseehäfen vom Weltmeere durch die von Dänemark seit Jahrhunderten in Hundertteilen vom Werte der geladenen Güter vor Helsingör erhobenen Abgabe, den Sundzoll, so erheblich belastet, daß dieser Weg für viele Einfuhrwaren gar nicht in Betracht kommen konnte. Obwohl Preußen die Rechte der meistbegünstigten Nationen besaß, war der Sundzoll doch höher als die auf der Elbe gemäß der Elbzollakte vom Jahre 1821 von den über Hamburg ein- und ausgehenden Gütern erhobenen Abgaben. So war z. B. die Verschiffung von schlesischem Leinen über Stettin $1^1/_2$ % teurer als über Hamburg, der Bezug von Kaffee um $2^1/_3$ %, von Baumwolle um 10 %, trotzdem nach und von Stettin die abgabenfreie Oder benutzt werden konnte. So kam es, daß nicht nur die der Elbe benachbarten Provinzen Preußens, sondern auch Schlesien und die Ostseeprovinzen ihren Bedarf an Kolonialwaren und Rohstoffen vorzugsweise über Hamburg bezogen und ihre Industrieerzeugnisse über Hamburg ausführten, weil sie dort stets Schiffsgelegenheit fanden, die in den preußischen Häfen fehlte. Über diese wurden Bodenerzeugnisse und landwirtschaftliche Produkte ausgeführt: Holz, Faßdauben, Dielen, Planken, Zink, Glas, Getreide, Sämereien, Beeren, Hanf, Leinen, Wolle, in geringerem Umfange Wollwaren und Leinengarn. Im Jahre 1820 betrug die gesamte Ein- und Ausfuhr der preußischen Häfen 3174 t. In den Einfuhrlisten Stettins kommt Kaffee in den Jahren 1824 bis 1829 überhaupt nicht vor. Die Rückladung bestand aus Wein, Kohlen, Salz, häufig mußten die Schiffe auch in Ballast heimkehren.

Th. Schmidt a. a. O. stellt die Lage folgendermaßen dar:

Durch Gesetz vom 26. Mai 1818 über den Zoll und die Verbrauchsteuern von ausländischen Waren und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staates fielen die inneren Zollschranken, ein Einfuhrzoll von 10 % des Wertes wurde erhoben, die Ausfuhr zollfrei belassen. Auch

Digitized by Google

der Sundzoll, diese schwere Belastung des Ostseehandels, wurde durch einen Vertrag Preußens mit Dänemark, der ihm auf 20 Jahre die Gleichstellung mit den meistbegünstigten Mächten sicherte, ermäßigt. Er blieb aber immer noch höher als die nach der Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821 ermäßigten Zollabgaben auf der Elbe, so daß die Waren z. B. über Stettin auf der Oder nicht so billig ins Binnenland eingeführt werden konnten als über Hamburg auf der Elbe, dessen Einfuhr von England allein nach Preußen im Jahre 1828 auf 30 000 000 Taler geschätzt wurde, wovon es 3 000 000 Taler Nutzen zog. Auch der 1833 gegründete deutsche Zollverein brachte darin wenig Wandel, die Häfen an der Nordsee blieben im Vorsprung gegenüber den Ostseehäfen, wenn auch einzelne Rohstoffe zahlreicher als vorher dort eingeführt wurden, so nahmen die Baumwoll- und Wollenwaren ihren alten Weg über Hamburg auch weiterhin.

Die Verhältnisse der Ostseereederei waren Anfang der zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts ungünstig, in englischen und französischen Häfen trat kanadisches Holz in Wettbewerb mit dem preußischen, dies mußte dort auch höheren Zoll zahlen als jenes, die preußischen Schiffe höhere Abgaben als englische. Infolgedessen fehlte es jenen an Ausfrachten, die englischen Schiffe versegelten dagegen mit Frachten in die Ostsee und nahmen durch billige Rückfrachten den preußischen den Verdienst. 1824 fielen durch den preußisch-englischen Schiffahrtsvertrag die höhern Hafenabgaben in England, das brachte der Reederei und dem Schiffbau einen Aufschwung. Die Besetzung Algiers durch die Franzosen eröffnete den preußischen Schiffen durch Beseitigung der von den Barbaresken drohenden Gefahr das Mittelmeer, wo die preußische Flagge bisher unbekannt war. Von 1830 an hielt man daher die Schiffe, die vorher in der England- und Frankreichfahrt bis Bordeaux stets den Winter im heimischen Hafen Winterlager gehalten hatten, ständig in Fahrt. Das Cholerajahr 1831 brachte wieder einen Rückschlag, der sich noch bis in die Mitte dieses Jahrzehnts durch Rückgang des Schiffbaues bemerkbar machte. —

Über diese Verhältnisse spricht sich auch eine in den Akten der Seehandlung erhaltene Denkschrift des Näheren aus.

Der zum Geschäftsträger in Nordamerika bestimmte Regierungsrat v. Rönne hatte sich im Sommer 1833 durch viele Besprechungen mit dem Rechnungsrat der Seehandlung Ebert über die Handelsverhältnisse unterrichtet. Auf seinen Wunsch arbeitete Ebert eine Denkschrift darüber aus, die Rothers vollen Beifall fand. Ihr uns interessierender IX. Abschnitt behandelt die Handelsverhältnisse Nordamerikas in Beziehung auf Preußen. Danach war die unmittelbare Ausfuhr nach den Ostseehäfen höchst unbedeutend, von den zwischen 1821 und 1832 durch den Sund gesegelten

Digitized by Google

93 amerikanischen Schiffen kamen nur einige wenige nach Stettin, nach Königsberg und Danzig gar keins. Der Grund hierfür war einerseits der Sundzoll, andrerseits der Umstand, daß die preußischen Häfen keine Rückladung boten.

„Der Sundzoll kann von dem Kaufmann im preußischen Binnenlande umgangen werden, indem er die Kolonialprodukte über Hamburg größtenteils billiger beziehen kann als über Stettin, von dem Nordamerikaner, indem er Hamburg oder Bremen anläuft, wobei er noch an Versicherungsprämie und Reisedauer spart und die größere Seegefahr, namentlich zu Winterszeit vermeidet, schnelle Abfertigung ohne Zollzwang und lohnende Rückfracht an schlesischen und westfälischen Leinen findet."

Für die preußische Ausfuhr nach Nordamerika kommen diese, Stahl und rheinische Wollwaren und westfälische Sammt- und Seiden-, Eisen-, Kurz- und Galanteriewaren vorzugsweise in Frage. Vergleichende Berechnungen über die Frachtkosten von Berlin zur Verschiffung über Stettin oder Hamburg ergeben für 1000 Zentner Leinen im Wert von 75 000 Talern beim Wege über Stettin 824 Taler 3 Silbergroschen = $1^1/_{10}$ % des Anlagekapitals mehr als über Hamburg, für Kaffee von London nach Berlin über Stettin 330 Taler 15 Silbergroschen = $2^1/_3$ %, von Baumwolle 194 Taler 11 Silbergroschen = 5 %. Dagegen stellt sich wegen der Zollvergütung die Verschiffung von Zucker über Stettin nach Berlin um 59 Taler = $^1/_4$ % billiger als über Hamburg, die Vergütung fällt aber bei Transit fort.

Der Sundzoll verteuert also trotz der beim Wege über Hamburg zu zahlenden Elbzölle gegenüber der freien Oderschiffahrt die Versendung über Ostseeplätze.

1833 liefen in nordamerikanischen Häfen preußische Schiffe von zusammen 574 t aus den Hansestädten ein, 1804 t aus, nach den Niederlanden 210 t, Hansestädten 687 t, England 350 t, Neufundland 271 t, Cuba 286 t. —

Außer dem Sundzoll selbst entstanden aber durch dessen Erhebung vor Helsingöer, wozu die Schiffe ankern mußten, neben dem oft nicht unerheblichen Zeitverluste der von der Windrichtung abhängigen Segelschiffe noch weitere Kosten durch Hafen-, Leucht-, Baken-, Armengelder, Klarierungsprovision, Zollamtskosten, Steuerspesen.

Für die Ausfuhr der Industrieerzeugnisse der westlichen preußischen Provinzen: Elberfelder Seide, Schleier, Spitzen, Kragen von Zwirn, Eupener und Aachener Wollwaren, Solinger Eisenwaren, Krefelder Waffen kamen die Ostseehäfen naturgemäß überhaupt nicht in Betracht, aber auch die schlesischen Leinen und Tuche mieden sie aus den angeführten Gründen.

Digitized by Google

In England war noch die Navigationsakte in Kraft, nach der fremde Schiffe nur Erzeugnisse ihres Heimatslandes dort einführen durften, preußische Schiffe mußten dort wie auch in Frankreich höhere Hafenabgaben, Flaggengelder, bezahlen als die einheimischen.

Das Mittelmeer war den preußischen Schiffen wegen der von den Barbaresken drohenden Gefahr der Wegnahme verschlossen, gegen welche eine eigene Marine sie nicht schützte und Versicherungsprämien unerschwinglich waren, wenn überhaupt eine Versicherung bei einer englischen oder hanseatischen Seeversicherungsgesellschaft zu erlangen war, da es preußische nicht gab. Die Barbareskengefahr, gegen die sie durch die schwedische Flagge geschützt gewesen waren, bewirkte auch, daß ein großer Teil der nicht unbedeutenden Reederei Neu-Vorpommerns nach dessen Übergang an Preußen nach Schweden übersiedelte.

Alle diese Umstände wirkten zusammen, daß die preußische Ostseereederei auf den Verkehr in der Ostsee, nach der Nordsee, England, Holland, Frankreich, höchstens gelegentlich nach Lissabon beschränkt war und nur im Sommer betrieben wurde, während im Winter die Schiffe in dem Heimathafen Winterlage hielten. Die Vorteile, welche die östlichen Provinzen der Reederei boten: gutes Schiffbauholz und sonstige Bau- und Ausrüstungsstoffe, billige Arbeitslöhne, wohlfeile Lebensmittel, niedrige Heuern, kurzum wesentlich geringere Anschaffungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten ihrer Schiffe gegenüber den Nordseehäfen oder gar England und Frankreich, die alle Schiffbaustoffe aus der Ostsee beziehen mußten, konnten bei dieser Art des Betriebes, der ein Vierteljahr lang überhaupt eingestellt wurde, nicht voll ausgenutzt werden, wozu die Schiffe ihrer Bauart nach überhaupt auch nicht geeignet waren. Um möglichst große Ladungsmengen einzunehmen, waren sie sehr voll gebaut, segelten daher schlecht, der Gedanke, daß Zeit Geld ist, war den preußischen Reedern noch nicht aufgegangen, auch waren die Schiffe ungekupfert, so daß ihre Verwendung in tropischen Meeren, wo der Bohrwurm die ungekupferten Schiffsböden mit Vernichtung bedroht, ausgeschlossen war.

Die preußische Reederei war von einem Bestande von 1102 Schiffen mit 160 341 Registertonnen im Jahre 1805 auf 705 Schiffe mit 76 056 Registertonnen im Jahre 1820 gesunken, die zum Teil unbrauchbar, zum Teil unbeschäftigt waren. Durch den Niedergang der Seeschiffahrt beschäftigungslos, hatten Kapitäne, Steuerleute und Matrosen ihre Berufstüchtigkeit eingebüßt, es fehlte namentlich an erfahrenen Schiffsführern. Die Folge war, daß die preußischen Schiffe kein Zutrauen genossen und hohe Versicherungsprämien für Schiff und Ladung gezahlt werden mußten.

Digitized by Google

Die früher zur Anregung der Reederei gezahlte Subvention für die Salzeinfuhr war trotz ihres Widerspruchs seit 1819 aufgehoben mit der Begründung, daß man die im englischen Parlament beantragten Einschränkungen der Navigationsakte, die der preußischen Reederei zugute kommen würden, durch Ausschluß englischer Schiffe von der Salzeinfuhr, wie sie die Weiterzahlung der Subvention zur Folge haben würde, nicht ungünstig beeinflussen dürfe. Die Bitte der Reeder, ihnen und nicht den Kaufleuten die Salzeinfuhr zu übertragen, fand ebensowenig Gehör, da man dadurch ein Monopol schaffen würde, durch das die inländischen Kaufleute, die nicht Reeder seien, geschädigt würden. Man werde die Reederei anderweit, z. B. durch Bevorzugung bei Regierungstransporten entschädigen.

Die Kabinettsorder vom 20. Juni 1822 brachte dann Maßnahmen zur Hebung der preußischen Reederei, die im Verbot der preußischen Küstenfahrt für Ausländer, in einer Erhöhung der Hafenabgaben für ausländische Schiffe, soweit sie nicht Staaten angehörten, welche preußische Schiffe als gleichberechtigt mit den eigenen behandelten oder ihnen Meistbegünstigung gewährten und in der Zusage vorzugsweiser Berücksichtigung preußischer Schiffe bei Transporten für Rechnung des Staates bestanden.

Diese Verordnung war in ihren zwei ersten Bestimmungen eine Gegenmaßregel gegen das Ausland und hatte auch den gewünschten Erfolg, daß 1824 mit England ein Schiffahrtsvertrag auf Gegenseitigkeit geschlossen wurde, dem 1827 solche mit Schweden, den Hansestädten, Brasilien, 1828 mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika folgten. Ob Rother den Anstoß dazu gegeben hat, ist nicht nachzuweisen, jedenfalls war er in seinem Sinne, wie sein Verhalten in einem ähnlichen Falle beweist.

Am 24. Juni 1825 meldete Präsident Rother dem Minister des Äußern, Grafen v. Bernstorff, daß die Seehandlung in New-York die amerikanische Brigg „Vermont" von 216 Last Gehalt angekauft habe, um sie „als Muster zum Bau neuer Schiffe in preußischen Häfen zu gebrauchen", als preußisches zu naturalisieren und mit ihr Verschiffungen nach England und anderen Seeplätzen zu machen. Er erbittet Angabe der Bedingungen der Nationalisierung, damit das Schiff keine Nachteile in englischen Häfen durch Verstoß gegen die betreffenden Bestimmungen der englischen Navigationsakte und des Handelsvertrages vom 2./15. April 1825 erleide. Nach ersterer mußte es, um als preußisches zu gelten, in einem preußischen Hafen neu erbaut oder vom Kiel auf ganz neu verzimmert worden sein.

Digitized by Google

Der Minister antwortete am 30., daß der Handelsvertrag über die Frage nichts enthielte und die Ergänzungen der Navigationsakte die Anforderungen nicht geändert hätten, so daß er anheimgäbe, dem Schiffe eine andere Bestimmung zu geben. Er hielte es für das ratsamste, die Angelegenheit beim Präsidenten des englischen Handelsamtes allgemein durch den preußischen Gesandten zur Sprache zu bringen und dahin zu wirken, daß in England die Schiffe als preußische anerkannt würden, welche nach preußischen Bestimmungen dafür gelten.

Rother erbat am 2. Juli „um für die Zukunft einen bestimmten Anhalt zu haben und eine Ungewißheit zu entfernen, die dem diesseitigen Handelsinteresse nicht anders als nachteilig sein kann", den Minister dem Gesandten entsprechenden Auftrag zu geben. „Vermont" habe eine andere Bestimmung erhalten.

Am 4. März 1830 kommt Rother auf diese Frage zurück, da „ihm nicht bekannt geworden sei, welche Ergebnisse die vom Minister des Äußern eingeleiteten Verhandlungen mit der englischen Regierung gehabt hätten, die durch einen neuerlichen Fall der Beanstandung eines preußischen Schiffes für ihn ein neues und höheres Interesse erhalten hätten. Aus den näheren Umständen ergäbe sich, daß der bisher in Preußen angenommene Grundsatz: ein im Auslande gebautes, in einem preußischen Hafen vom Kiel auf neu verzimmertes Schiff sei preußisch, von den englischen Zollbehörden nicht anerkannt würde, diese vielmehr auf Grund der Navigationsakte verlangten, daß das Schiff von Grund auf in einem preußischen Hafen gebaut sei. Abgesehen davon, daß die Seehandlung noch zwei außerhalb Preußens gebaute Schiffe besitze, sei im allgemeinen Interesse der preußischen Reederei zu wünschen, daß die Frage in England endgültig entschieden werde. Der Minister des Äußern möge daher auf Abstellung der der preußischen Reederei nachteiligen Unbestimmtheit hinwirken und die englische Regierung zu einer entsprechenden Erklärung veranlassen unter Hinweis darauf, daß Preußen auf Grund der Gegenseitigkeit sonst gegenüber englischen Schiffen ebenso verfahren würde."

Der Minister des Äußern erwiderte am 15., daß nicht die geringste Aussicht vorhanden sei, die englische Regierung zum Abgehen von den Bestimmungen der Navigationsakte zu bewegen, da sie die eigene Reederei gegen sich haben würde und daß daher die Erledigung der Frage auf eine günstige Gelegenheit vertagt werden müsse.

Rother führte demgegenüber am 12. April aus, daß es jeder Regierung freistehen müsse, die Grundsätze festzustellen, wonach sie die Nationalität der Schiffe beurteilen will. Wenn diese aber wie von der englischen Regierung festgestellt sind, so dürfe man nicht auf die Un-

Digitized by Google

gewißheit der Ergebnisse späterer Verhandlungen warten, sondern müsse die Reeder durch die Regierungen von dem wirklichen Zustande verständigen, damit sie vor Schaden und Nachteil bewahrt bleiben.

„Gleichmäßig scheint aber auch die preußische Nationalehre zu erfordern, hinsichtlich der in Englischen Häfen nicht vollständig erbauten, sondern nur von Kiel auf neu verzimmerten Schiffe dieselben Grundsätze zu beobachten, dergleichen Schiffe nicht als Englische Nationalschiffe zuzulassen" und die betreffenden Hafenbehörden mit entsprechender Anweisung zu versehen. Rother stellt dem Minister anheim, falls es wichtige Rücksichten gegen England nicht verbieten, in diesem Sinne mit dem Minister des Innern in Verkehr zu treten.

Der Minister des Äußern instruierte daraufhin den preußischen Gesandten in London, nicht offiziell in Verhandlungen darüber zu treten, ob die englische Regierung geneigt sei, ein Sonderabkommen dahin zu schließen, daß in fremdem Lande gebaute, in preußischen Häfen von Kiel auf neu verzimmerte Schiffe mit preußischem Beilbrief als preußische anerkannt würden. Der Gesandte wolle sich dazu, und falls er der Überzeugung sei, daß England von der Navigationsakte nicht abgehen werde, auch zu dem Rotherschen Vorschlage äußern.

Freiherr v. Bülow antwortete am 24. Juli 1832, daß die englische Regierung eine Ausnahme von der Navigationsakte um so weniger gestatten würde, als der preußische Handel und Schiffahrt mehr wie der fast jeder andern Nation mit Eifersucht und Mißgunst behandelt werden. Der Grund sei die Furcht vor Ausdehnung des preußischen Zollsystems auf alle deutschen Staaten.

Repressalien wären möglich, er bezweifle aber ihre Nützlichkeit, man könne sie nur darauf gründen, daß die Navigationsakte die Einfuhr der Landeserzeugnisse unter eigener Flagge verlange. Dabei verlöre aber der preußische Handel ebensoviel, da die englischen Schiffe meist preußische Waren ausführten. Damit würde auch die direkte Schiffahrt nach den englischen Kolonien, die unter der Meistbegünstigungsklausel falle, aufgehoben. Vor allen Dingen sei festzustellen, wieviel preußische Schiffe überhaupt wegen Anfechtung der Nationalität in Frage kämen, ihre Besitzer müßten auf die Navigationsakte erneut hingewiesen werden. Der Minister des Äußern teilte dies dem Handelsminister mit dem Anheimstellen der Warnung der Reeder mit, der am 21. seine Zustimmung zu den Ausführungen dadurch kundgab, daß er die Oberpräsidenten zur Bekanntgabe der Warnung veranlaßte. —

Die Einnahmen aus den seit 1822 erhobenen Flaggengeldern flossen bestimmungsmäßig nicht zur Staatskasse, sondern wurden zum allgemeinen Besten der Reederei verwendet. Aus ihnen wurden Navigations-

Digitized by Google

vorschulen eingerichtet in Memel, Pillau, Stettin, Stralsund. Außerdem gründete die Regierung die Navigationsschule in Danzig und führte Befähigungsprüfungen für Schiffer und Steuerleute ein, die Befeuerung und Betonnung der Küste wurde verbessert, das Lotsenwesen geregelt, Rettungsstationen für Schiffbrüchige eingerichtet. Das größte Werk zur Hebung der preußischen Seeschiffahrt war der Bau des Hafens von Swinemünde, den Friedrich der Große vergeblich versucht hatte.

Der versprochenen Bevorzugung der preußischen Reederei bei Regierungstransporten kam die Seehandlung bei der ihr zugewiesenen Anschaffung und Anfuhr des Salzes für die Salzpartie, d. h. die Verwaltung des Salzmonopols, nach. Alljährlich wurde unter Mitwirkung des Finanzministers der Salzbedarf für die einzelnen Häfen nach Art und Menge festgestellt und der der privaten Spekulation überlassene Anteil bekannt gemacht. Die Seehandlung ließ den ihr zufallenden Anteil durch ihre Agenten in England und Frankreich ankaufen und durch preußische Schiffe in die Magazine der preußischen Häfen schaffen. Die preußische Reederei konnte daher ziemlich sicher auf Rückfrachten von den Salzausfuhrhäfen rechnen. Um nun auch Ausfrachten zu sichern und gleichzeitig der staatlichen Forstverwaltung eine Einnahmequelle zu eröffnen, schlug Rother 1821 vor, die Forstverwaltung solle die für den Schiffbau geeigneten Hölzer der Staatsforsten schlagen, bearbeiten und nach Stettin flößen lassen, von wo aus sie nach Holland und Frankreich ausgeführt werden sollten. Der Finanzminister, der vom Könige zum Berichte aufgefordert wurde, stattete diesen erst 1824 ab; die Eichenbestände der Staatsforsten seien zu gering, um darauf einen Ausfuhrhandel zu begründen, der durch die scharfe Bracke, d. h. die Untersuchung vor der Abnahme, überdem sehr erschwert würde.

Dies war der erste Versuch der Seehandlung auf dem Gebiete der überseeischen Ausfuhr, der ergebnislos verlief. Bald sollte die große Umwälzung, die sich in Südamerika vollzog, ihr Anlaß zu tatkräftiger Förderung des preußischen Ausfuhrhandels bieten, wie Rother in der Denkschrift vom 18. Februar 1845 berichtet:

„Als sich die spanischen Kolonialstaaten in Südamerika vom Mutterlande losrissen und ihre Häfen sich der freien Konkurrenz aller Nationen öffneten, mußte die Handelsumwälzung, welche davon erwartet werden konnte, den Wunsch erregen, für die preußische Landesindustrie dort einen angemessenen Ausweg zu finden und insbesondere den schlesischen Leinenwaren, welche schon früher über Cadix nach dem spanischen Amerika gegangen waren, jetzt aber an den Fabrikaten Irlands einen mächtigen Nebenbuhler erhalten hatten, nunmehr zu einem direkten Absatz dahin behilflich zu werden . . . . . Im Jahre 1822 wurden daher in

Digitized by Google

Verbindung mit dem Handlungshause F. & E. Delius in Bremen die ersten Versuche gemacht, mit Rio de Janeiro, Vera Cruz und der südamerikanischen Westküste direkte Handelsverbindungen anzuknüpfen."

Friedrich Wilhelm III. hatte durch Schreiben vom 18. März 1822 an den Seehandlungs-Präsidenten Rother dessen Programm, das den schon von Friedrich dem Großen gehegten Plan ausführen sollte, auch etwaige, durch die Verhältnisse gebotene Abänderungen im voraus gebilligt:

„Sie können allerdings für den glücklichen Ausgang Ihres Vorhabens keine Garantien geben und Ich werde das etwaige Mislingen dieser Expeditionen, die wegen Anknüpfung neuer Handels-Verbindungen Behufs des Absatzes eines der vorzüglichsten Landes Fabrikate eingeleitet werden mußten, immer nur ungünstigen Conjuncturen und dem Zufalle zuschreiben."

Eine Kabinettsorder vom gleichen Tage genehmigte die Absendung von drei Schiffen nach Rio de Janeiro, Vera Cruz, Chile oder Lima mit schlesischen und westfälischen Leinen und einer Auswahl eigener und fremder Waren. Die erforderlichen Schiffe wurden von F. & E. Delius, Bremen gechartert, die sich auch an den Ladungen beteiligten.

Das Schiff „Amerika" ging nach Rio de Janeiro mit einer Ladung im Werte von 54 000 Talern, an der beide Unternehmer zu gleichen Teilen beteiligt waren und kehrte Ende Oktober mit einer Rückladung von Kaffee, Zucker und Baumwolle von 50 000 Talern Wert heim.

Das Schiff „Arminius" war weniger glücklich, es erreichte mit seiner Ladung, an der Delius mit $^1/_{10}$ beteiligt war, im September New Orleans und trat nach günstigem Verkauf mit einer Rückladung von Tabak und Baumwolle Mitte Januar 1823 die Heimreise an. Eisgang verhinderte sein Einlaufen in Weser und Elbe, es mußte einen englischen Hafen aufsuchen und strandete in der Humber-Mündung. Der Verlust war durch Versicherung gedeckt.

Bei der Ladung des dritten Schiffes „Mentor", Kapitän Harmssen, war Delius mit $^1/_{12}$ beteiligt. Es nahm den mit den dortigen Verhältnissen vertrauten Kaufmann F. J. Scholz mit, der als Agent der Seehandlung in Lima bleiben sollte und als Superkargo Wm. O'Swald, Sohn eines Rechnungsrates bei der Seehandlung, der dem schlesischen Tuch in Kanton den Eingang in China eröffnen und für den Erlös der Ladung in Lima chinesische Erzeugnisse heimbringen sollte.

Die Absicht der Seehandlung, bei dieser ersten Unternehmung den preußischen Seehandel allgemein zu fördern, geht aus der Mitsendung des Scholz hervor, „der in Lima seinen Wohnsitz nehmen und bei den Regierungen von Peru und Chile nicht allein das Interesse der Seehandlung in allen ihren für eigene Rechnung dahin zu machenden Geschäften,

Digitized by Google

sondern auch aller derjenigen Fabrikanten und Kaufleute besorgen wird, die sich an ihn wenden und ihm den Absatz und Verkauf ihrer oder der ihnen anvertrauten Waren und Fabrikate auftragen."

Die Seehandlung teilte diesen Schritt einer Anzahl Hamburger, Altonaer, Breslauer, Bremer, Berliner Handelshäuser, schlesischer Leinenindustrieller in Waldenburg, Hirschberg, Greiffenberg, Schmiedeberg, Landeshut, Freyburg, Wüste-Waltersdorf, westfälischer und rheinischer Tuch-, Seiden- und Stahlwarenfabrikanten in Mülheim, Krefeld, Remscheid, Solingen durch Rundschreiben mit. Sie forderte darin auf, dem Agenten zunächst genaue Muster mit Preisangabe zu senden und erst wenn sie nach dessen Auskunft über die Gangbarkeit der Waren, deren dortigen Verkaufspreis, die Unkosten und die Art der Verrechnung das Unternehmen eingehen wollten, Waren zu senden. Die Nachteile der weiten Entfernung würden durch höhere Verkaufspreise ausgeglichen werden. Die Seehandlung bittet, die Angelegenheit nicht in die Zeitungen zu bringen, damit nicht andere Nationen dadurch aufmerksam gemacht würden.

Aus den zahlreich einlaufenden Antwortschreiben geht hervor, daß sowohl die Leinen- als die Eisenindustrie unter dem Ausfall der bisher durch Vermittlung spanischer Häuser für Südamerika gemachten Bestellungen empfindlich litt. Sie begrüßen daher den Schritt der Seehandlung zur Hebung der Ausfuhr mit Freude.

Dabei kommt auch zum Ausdruck, daß zur Zeit Hamburg und Bremen die überseeischen Leinengeschäfte besorgten.

Das Rundschreiben an die beteiligten Kreise beweist unwiderleglich, daß Rother mit den Unternehmungen nur dem Handelsstande und der Industrie dienen wollte.

Mit der Entsendung des Handelsagenten nach Lima begann die Seehandlung ihre systematische Tätigkeit zur Förderung der preußischen Ausfuhr durch bestellte Agenten an den überseeischen Plätzen, die sich über die einschlägigen Verhältnisse eingehende Kenntnis verschaffen und zum Besten des preußischen Handelsstandes berichten sollten. Den Nutzen, den sie sich von der Anstellung von Handelsagenten und Konsuln versprach, ergibt ein Bericht vom 1. April 1828:

„Im allgemeinen kann es für das Handelsinteresse des Preußischen Staates immer nur dienlich sein, in allen Hauptplätzen der transatlantischen Staaten Preußische Konsuln oder Agenten zu besitzen, besonders wenn durch selbige es dahin gebracht werden könnte, für Preußische Schiffe und Waren Vergünstigungen bei den so hohen Zöllen zu bewirken. Aber auch abgesehen davon bleibt die Anstellung von Agenten oder Konsuln immer erwünscht, da diese eigentlich verpflichtet sein sollten, ganz voll-

Digitized by Google

ständige Berichte über Aus- und Einfuhr der betreffenden Länder in bezug auf die preußische Nationalindustrie zu erteilen."

Auf den ausführlichen Bericht Scholz' aus Lima vom 18. Juli 1827 über die politischen Zustände in den jungen Staaten und die Aussichten eines Handelsvertrages beantragte Rother am 3. Januar 1828 beim Minister der Auswärtigen Angelegenheiten, Grafen Bernstorff, die Anstellung eines politischen und Handelsagenten in Chile und seine Akkreditierung bei der dortigen Regierung nach dem Vorgange Englands und Frankreichs. Er sollte mit der Vertretung der Person und des Eigentums der preußischen dort lebenden oder nach dort handelnden Staatsangehörigen beauftragt werden. Dadurch würde das Vertrauen der preußischen Kaufmannschaft zu Handelsunternehmungen dorthin gehoben, der Handel sich mehr und mehr entwickeln. Es müßte für die Stellung ein junger, tatkräftiger, mit hinreichenden Sprach- und Handelskenntnissen begabter Beamter ausgewählt werden.

Der von der Seehandlung dorthin entsandte Handelsagent habe keine Vorteile für den preußischen Handel erzielen können, da die Voraussetzung, die Anerkennung der Unabhängigkeit der Freistaaten fehlte, die Rother schon in einem Berichte an den König im Jahre 1825 beantragt hatte.

Am 6. März antwortete der Minister des Äußern im Einverständnisse mit dem Minister des Innern für Handel und Gewerbe, daß, solange noch nicht einmal in Mexiko ein Konsul oder Handelsagent angestellt sei, dies für Peru noch weniger sofort geschehen könne. „Ob überhaupt unser Verkehr mit Chile und Peru, welche Länder bei ihrer großen Entfernung und der Langsamkeit des Umsatzes dem diesseitigen Handel geringeres Interesse gewähren, den Aufwand besoldeter Agenten ratsam machen werden, dürfte in der Folge noch einer nähern Erörterung bedürfen, welche die unterzeichneten Ministerien sich daher vorbehalten."

Die Seehandlung teilte diesen Bescheid am 21. März 1828 dem Kontor, welches sie 1824 in Stettin zur Leitung des Überseehandels errichtet hatte, mit dem Auftrage mit, in Jahr und Tag, falls die Verhältnisse dafür günstiger geworden seien, entsprechende Anträge zu stellen.

Am 20. März 1829 erneuerte das Kontor den Antrag bei der Generaldirektion und dehnte ihn auf Mexiko und Kolumbien aus. Zwar habe der Handel nach der Westküste Südamerikas nicht zugenommen und die Festlegung von Kapitalien auf so lange Zeit, wie sie durch die weite Entfernung, die gefahrvolle Umschiffung des Kap Horn und den Mangel an Rückladung bedingt sei, begünstige Unternehmungen dahin nicht gerade, aber die politisch unsicheren Zustände in den angeführten Staaten ließen die Wahrnehmung der preußischen Handelsinteressen

Digitized by Google

durch preußische Konsuln oder Agenten mit diplomatischem Charakter dringend wünschen.

Die Generaldirektion vertrat diesen Antrag in einem Schreiben vom 9. April 1829 bei den beteiligten Ministerien mit dem Erfolg, daß auf deren Vortrag der König am 6. Mai einen Generalkonsul für Mexiko auf einige Jahre ernannte. Derselbe sollte sich vorher in der ganzen Monarchie an Ort und Stelle über Handel und Industrie unterrichten und im September seine Ausreise antreten. Der Seehandlung wurde etwaige Besprechung mit ihm über Unternehmungen anheim gestellt.

Das hiervon verständigte Kontor hielt es für wünschenswert, wenn der Generalkonsul auf Ermäßigung der sehr hohen Einfuhrzölle auf Leinen und Wollenwaren und auf die Einfuhrerlaubnis von Weizen und Mehl für den ganzen Staat hinwirke; auch sei Ermäßigung der Hafengelder zu erstreben.

Am 22. Juli 1829 fragte der Minister des Äußern die Seehandlung, ob die Errichtung eines Konsulats in Valparaiso notwendig oder wenigstens wünschenswert sei. Ihm liege ein Gesuch um Anstellung als Konsul von einem jungen Kaufmann vor, gegen das er politisch nichts einzuwenden habe, falls der Gesuchsteller, da Preußen keine diplomatischen Beziehungen zu Chile habe, sich mit seinem Konsulatspatent selbst bei der dortigen Regierung einführen und das Exequatur erlangen könne. Da sich eine Persönlichkeit freiwillig darum bewerbe, es sich also nicht um Anstellung eines besoldeten Agenten handle, so würde der Minister der Sache gern Folge geben, um den preußischen Verkehr nach Chile zu befördern, um so mehr als dort ein Freihafen errichtet werden sollte und die Seehandlung mit der Begründung von Handelsverbindungen dorthin vorangegangen sei.

Das Kontor, dem die Anfrage zur Begutachtung zugesandt wurde, bejahte die Notwendigkeit eines Konsuls dort, hielt aber die Ernennung eines preußischen Untertanen für geboten, da ein solcher mit den vaterländischen Interessen vertraut sei und sie auch besser wahrnehmen werde als der englische Bewerber.

Auch O'Swald hielt in einem Berichte vom 5. September 1829 die Anstellung eines preußischen Generalkonsuls für Chile mit Nebenkonsulaten für den preußischen Handel erforderlich, dadurch würde auch Preußen in das Verhältnis eines befreundeten Staates zu Chile treten, dessen Unabhängigkeit anzuerkennen sei. Der für dies Amt Auszuwählende müßte preußischer Untertan sein, ein Mann von Talenten und Umsicht, womöglich Staatsbeamter, als Kaufmann bedeutend, so daß er der Regierung Eindruck machen könne. Einer ihm von der Seehandlung übermittelten Aufforderung entsprechend berichtete er am 10. Dezember 1831:

Digitized by Google

Die Vereinigten Staaten, England, Frankreich, Holland seien, nicht um die Republiken vorzeitig anzuerkennen, sondern zum Schutze ihres Handels mit Einrichtung von Konsulaten vorgegangen, die auch diplomatische Funktionen ausüben müßten, die General- und sonstigen Konsuln sind Beamte, die aus der Heimat herausgesandt sind. Dies war das beste Mittel, den jungen Freistaaten zu schmeicheln und ihnen Eindruck zu machen. Auch in den Bürgerkriegen bewährte sich ihr Einfluß zum Schutz ihrer Landsleute. Die Errichtung preußischer Konsulate würde für den zunehmenden Seehandel dorthin sehr wertvoll sein, eine Stütze, die bisher sehr bitter vermißt wurde, durch welche diplomatische Beziehungen mit der Staatsleitung angeknüpft werden könnten. Je ein Konsulat für Chile in Valparaiso, für Peru in Lima wäre zur Zeit ausreichend. Die Anforderungen an die zu wählende Persönlichkeit entsprechen den im vorstehenden Bericht gestellten. Dort ansässige Deutsche ohne Ansehen und Einfluß würden nicht zu berücksichtigen sein, da sie keinen Eindruck bei der Regierung machen.

Die Seehandlung reichte den Bericht weiter an den Minister des Äußern, ohne auf die Übertragung diplomatischer Geschäfte an die auch von ihr befürworteten Konsulate einzugehen.

Die beteiligten Ministerien konnten sich auf die Dauer den als berechtigt erkannten Anträgen der Seehandlung um Ernennung von Handelsagenten und Bestellung von Konsuln in den von den Seehandlungsschiffen besuchten Ländern um so weniger entziehen als Preußen seinem überseeischen Handel noch nicht den Schutz einer Kriegsmarine angedeihen lassen konnte und es eines Großstaates unwürdig erschien, die Vertretung seiner Angehörigen und die mit dem Reedereibetriebe verbundenen amtlichen Bekundungen den Konsuln fremder Mächte zu übertragen. Von großer Bedeutung waren die durch Bestallung von Konsuln entstehenden Kosten, die nach Möglichkeit vermieden werden mußten. Waren die Bedenken der Minister nicht zu überwinden, so stellte die Seehandlung zunächst einen eigenen Handelsagenten an, wie am 4. Oktober 1824 für Buenos Aires und für die Provinzen des Rio de la Plata, dem sie ein Patent nach dem Muster in Anlage 4 ausstellte. Sie beantragte dann beim Minister des Äußern seine Ernennung zum Königlich Preußischen Handelsagenten, die auch unter der Voraussetzung genehmigt wurde, daß der Betreffende kein Gehalt verlange. Wenn er wirklich den Handel fördert und Beziehungen zu den dortigen Behörden gewinnt, auch einsichtsvolle Berichte über die Handelsverhältnisse liefert, so wird ihm von Zeit zu Zeit eine Gratifikation in Aussicht gestellt. Das Patent ist am 19. November 1824 vom Minister des Äußern vollzogen.

Digitized by Google

Da die am 5. Januar 1825 beantragte Ernennung eines Konsuls für Havanna an den dagegen erhobenen Bedenken der spanischen Regierung zunächst scheiterte, bestellte die Seehandlung auch hier zunächst einen Handelsagenten, der nach Behebung der Bedenken im August 1825 vom Minister des Äußern als Konsul bestallt wurde.

Ebenfalls auf Antrag der Seehandlung wurde am 12. März 1825 der preußische Konsul Theremin in Rio de Janeiro vom Handelsminister zum preußischen Handelsagenten dort ernannt.

Das ihm vom Handelsminister verliehene Patent begründet die Ernennung mit dem Bestreben, die Handelsbeziehungen zu erweitern, der Agent soll „nicht nur die nützlichen Handelszweige zwischen beiden Staaten aufsuchen und den hiesigen und dortigen Handelshäusern anempfehlen, die Bedingungen und Abgaben, unter welchen die verschiedenen Handelsbeziehungen stattfinden dürfen, den beiderseitigen Handelstreibenden bekannt machen und überhaupt alles thun, was die Erweiterung des gegenseitigen Handels . . . erfordern könnte, sondern auch infolge dieser seiner Ernennung zum Handelsagenten und dieses ihm ertheilten Patentes, so weit nöthig, die Rechte und Angelegenheiten der Königlich Preußischen Unterthanen bei den Höchstgubernativen Staats- und niedern Behörden vertheidigen und vertreten und dadurch allenthalben dem in ihn gesetzten Vertrauen entsprechen."

Derselbe Minister ernannte auch für Mexiko auf Antrag der Seehandlung vom 29. Juni 1825 einen preußischen Handelsagenten und der Minister des Äußern berücksichtigte den von ihr am 29. Februar 1828 eingereichten Vorschlag um Ernennung eines Konsuls ebenda, sowie am 16. Dezember 1825 die am 5. Februar und erneut am 22. Oktober erbetene Bestallung eines Konsuls für Haiti, die mit der Bedeutung des Platzes für die schlesischen und westfälischen Leinen und die Danziger Mehlausfuhr begründet war.

Am 22. Februar 1844 empfahl O'Swald der Seehandlung einen ihm als geeignet von Karl Gutzlaff empfohlenen Kaufmann als Agenten der Seehandlung oder des Zollvereins in China, der auch gleich einen Handelsbericht aus Hongkong einreichte, den die Seehandlung dem Handelsminister übersandte unter Mitteilung seines Wunsches, als Handelsagent angestellt zu werden. Der Handelsminister antwortete, daß der Reisekommissar auch Auftrag habe, sich nach geeigneten Persönlichkeiten als Handels- oder Konsularagenten bei Konsul Gutzlaff zu erkundigen.

Schon am 28. März 1827 hatte Rother den Ministern des Äußern und des Handels eine grundlegende, erst viel später in die Wege geleitete und auch heute noch nicht vollständig durchgeführte Änderung des Konsulatswesens vorgeschlagen, die Einführung von Berufskonsuln

Digitized by Google

nach dem Vorbilde Englands und Frankreichs. Er regte die Besetzung der wichtigeren Konsulatsposten mit besoldeten Beamten an, „da die kaufmännischen Konsuln im Konfliktsfalle dem eigenen kaufmännischen Interesse vor dem Interesse des durch sie vertretenen Staates den Vorzug geben würden."

Wie Rother gegenüber den Ministern die Interessen des Handels an der Schaffung von Konsulaten vertrat, so benutzten jene die weitverzweigten Verbindungen der Seehandlung, welche aus dem in Anlage 5 enthaltenen Verzeichnis der Orte hervorgeht, an denen sie durch Handelshäuser vertreten war, um sich bei Errichtung neuer Konsulate oder Wiederbesetzung erledigter von der Seehandlung Rats zu erholen.

So erhielt der Superkargo der „Prinzeß Louise", O'Swald, am 16. April 1825 auf Veranlassung des Ministers des Äußern den Auftrag, in Kanton eine geeignete Persönlichkeit zur Wiederbesetzung des preußischen Konsulats ausfindig zu machen. Da er eine solche nicht finden konnte, wurde durch Verfügung des Ministers des Äußern vom 26. September 1829 der Vizekonsul mit den Geschäften des Konsulats betraut. Dies Konsulat war nur eine Begünstigung englischer Kaufleute, die damit betraut wurden. Es ist von den chinesischen Behörden nie anerkannt, von den Seehandlungsschiffen nie in Anspruch genommen worden, so daß es für die allgemeinen preußischen Schiffahrts- und Handelsinteressen von so geringer Bedeutung war, daß Rother der am 17. Juni 1840 anläßlich des Todes des Konsuls vom Minister des Äußern mitgeteilten Absicht zustimmte, das Konsulat auch angesichts der zwischen China und England eingetretenen Verwickelungen vorderhand unbesetzt zu lassen.

1825 erbat der Minister Vorschläge für die Besetzung von Konsulaten und der Stelle eines Geschäftsträgers in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, 1828 geeigneter besoldeter Handelsagenten und Konsuln in den neuen amerikanischen Freistaaten Mexiko und Bogotà, 1834 für das Vizekonsulat in Rio de Janeiro, 1836 in Havanna, Triest, Gibraltar, 1838 in San Jago de Cuba, Pernau, 1841 in Bahia, 1842 in La Guayra.

Es ist erklärlich, daß sich die Seehandlung auch für ihren bewährten Superkargo und späteren Agenten, preußischen Konsul Wm. O'Swald in Hamburg verwendete. Sie beantragte am 23. Juni 1841 seine Ernennung zum Generalkonsul, welcher der Minister des Äußern zwar die Berechtigung nicht versagte, die er aber zur Zeit nicht befürworten konnte, da O'Swald schon anderthalb Jahre durch Krankheit an Ausübung der konsularischen Tätigkeit verhindert war. Nach seiner Wiederherstellung wurde O'Swald auf Antrag des Ministers des Äußern am 31. Januar 1843 durch den König zum preußischen Generalkonsul für Hamburg, Dänemark und Hannover ernannt.

Digitized by Google

Als Beispiel, wie von der Regierung die Verbindungen der Seehandlung benutzt und wie hoch ihre Tätigkeit zur Ausbreitung des preußischen Seehandels eingeschätzt wurde, sei angeführt, daß der Kultusminister sie am 15. Dezember 1845 fragte, ob sie ein Gesuch des Missionars Gützlaff in China an den König um Besoldung zweier chinesischer Missionare unterstütze. Die Seehandlung antwortete, daß gegen die durch Kriegsschiffe unterstützte Handelsausbreitung Englands in China Preußen zunächst nicht aufkommen könne und daher in Handels- und politischer Hinsicht keine Ursache zur Unterstützung der Mission in China vorliege.

Nachdem wir im Vorstehenden dargelegt haben, mit wie weitem Blick die Seehandlung ihre Bestrebungen zur Hebung des preußischen überseeischen Handels einleitete und verfolgte, kehren wir zu ihren ersten eigenen Unternehmungen auf diesem Gebiete zurück, über deren Ergebnisse Rother dem Könige am 15. November 1823 einen Bericht einreichte, der wegen der volkswirtschaftlichen Anschauungen Rothers und der Pläne, die er auf Grund der gewonnenen Erfahrungen für die Betätigung der Seehandlung im Ausfuhrhandel entwickelte, so wichtig ist, daß wir ihn im Auszuge geben.

„Die unglückliche Idee derjenigen Staats-Wirthe, daß nämlich den Kaufleuten dieser Zweig allein überlassen bleiben müße, weil die Privat-Industrie leichter alle Auswege zum Absatz finde, als der Staat und seine Handels-Institute, ist Schuld, daß der Preußische Staat jetzt im strengsten Sinne des Worts keinen Handel hat."

Mit dem allgemeinen Grundsatze, der Staat solle in die natürliche Entwicklung des Handels und der Gewerbe nicht selbsttätig eingreifen, sondern sich darauf beschränken, die dieser entgegenstehenden Hindernisse hinwegzuräumen, ist viel Mißbrauch getrieben. Sind alle Voraussetzungen dafür vorhanden: Intelligenz und Kenntnis, Kapital, Vertrauen, Unternehmungsgeist, so kann der Staat sich damit begnügen, zu ermuntern und anzuregen. Fehlen diese Voraussetzungen, so darf der Staat nicht säumen, selbst durch Unternehmungen und Anlagen seinen Bürgern den Beweis zu erbringen, daß mit vereinten Kräften der Wettbewerb zu bestehen ist.

„Die Seehandlung hat jetzt, wenn auch mit Lehrgeld, die nötigen Erfahrungen zur Kenntnis des Welthandels gesammelt und daß sie auf dem rechten Wege ist, zeigt das Zudrängen der Kaufleute und Fabrikanten zu ihren Unternehmungen, die sie zuerst nicht nur verhinderten sondern verhöhnten.

Ich habe nicht die Absicht, daß die Seehandlung fortwährend bei einem und demselben Handels-Geschäft verbleibe; ich halte es vielmehr

Digitized by Google

für ihren höheren Zweck, nur der Privat-Industrie die Wege aufzusuchen und zu zeigen, sobald diese gefunden und dem Absatze ein entsprechender Zug eröffnet ist, in der Wahl der Artikel zu wechseln und einen neuen Zweig der Industrie durch die Kräfte der Seehandlung in Gang zu bringen.

Wenn die Seehandlung dabei auch zuweilen Verluste erleidet, so können diese nicht dem Vorteil gegenüber ins Gewicht fallen, den der Staat und die Wohlfahrt der Untertanen aus einem ausgebreiteten Handel zieht. Schlesien insbesondere, das mit zwei so unentbehrlichen Naturerzeugnissen wie Flachs und Wolle ausgestattet ist, die im Lande selbst so gut verarbeitet werden können, muß für den Handel ganz anderen Wert gewinnen als jetzt."

Da durch die Vermittelung der Ausfuhr schlesischen Leinens seitens der Hamburger und Bremer Häuser die Weber eine große Einbuße ihres Verdienstes erleiden, so hat Rother, um auch diese entbehrlich zu machen, „die Absicht, die Verschiffung von Stettin aus einzuleiten und daselbst Läger zu unterhalten, damit amerikanische Schiffe die Ostsee besuchen mögen und ein direkter Handel mit jenen fernen Gegenden eingeleitet werde, den man hier sonst als völlig unerreichbar angesehen hat."

Um der durch Rußlands Verbot der Durchfuhr schlesischen Tuches nach China entstandenen Notlage ein Ende zu machen, ist die Seehandlung sehr tätig gewesen „und das derselben gehörige Schiff „Mentor", welches wahrscheinlich jetzt Lima verlassen haben wird, segelt von dort nach Kanton, um daselbst Verbindungen in betreff dieses äußerst wichtigen Handelszweiges anzuknüpfen." In Verbindung mit schlesischen Fabrikanten hat die Seehandlung Tuche nach Newyork, Philadelphia und überhaupt über Nordamerika nach Kanton gesandt und zur Förderung dieser Ausfuhr in Newyork eine Kommandite eingerichtet.

Der König betonte in seiner Antwort auf die Denkschrift unterm 21. Januar 1824: „Besonders billige Ich es, daß Sie die Verschiffung der inländischen Fabrikate . . . . von Stettin aus einleiten wollen und empfehle Ich diesen Gegenstand ganz vorzüglich Ihrer Aufmerksamkeit."

Während bisher nur von der Ausfuhr von Leinewand die Rede war, entnehmen wir aus diesem Berichte, daß auch die Ausfuhr von Tuch in den Bereich der Tätigkeit der Seehandlung gezogen ist und finden auch die Gründe dafür angedeutet.

Schlesische Tücher waren schon in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts zollfrei durch Rußland hindurch über Kiachta nach Nordchina (jährlich etwa 30 000 Stücke ordinären Tuchs) eingeführt und hatten dort lohnenden Absatz gefunden. Das Geschäft erforderte aber viel

Digitized by Google

Kapital, das ein bis anderthalb Jahre dem sonstigen Betrieb entzogen blieb. Die neuere Zollgesetzgebung Rußlands hatte im Jahre 1822 die vollständige Aufgabe dieser Ausfuhr herbeigeführt. Ebenso war die frühere Ausfuhr nach Portugal eingestellt, da diese nur mehr für England und Holland und mit Ursprungszeugnis dieser Länder gestattet war. So traten denn schlesische Tuchhändler mit dem Vorschlage an die Seehandlung heran, gemeinsam die Tuchausfuhr nach Kanton in die Wege zu leiten. Dieses Anerbieten veranlaßte die Seehandlung, sich beim preußischen Konsul Magniac in Kanton nach den Aussichten dafür zu erkundigen. Während sie auf die Antwort wartete, wurden ihr allerlei Pläne, auch von Hamburger Häusern und deutschen Kaufleuten in Newyork, für diese Unternehmung unterbreitet, unter denen sie dem Versuch näher trat, über Newyork schlesisches Tuch mit amerikanischen Schiffen nach Kanton zu verschiffen, der den Vorzug billigerer Fracht bot, weil die Schiffe gewöhnlich in Ballast dorthin segelten. Sie errichtete zu dem Zwecke 1823 eine Zweigstelle in Newyork, deren erster Vorsteher aber mit Verlust arbeitete. Die Handelskrise in Amerika zwang schon 1826 zur Aufhebung der Niederlage, wofür auch sprach, daß die Ausfuhr in eigenen Seehandlungsschiffen vorteilhafter war. Erst 1828 war die Auflösung beendet.

Dem nach England entsandten Seehandlungsrate Mayet war es gelungen, genaue Muster der von der englisch-ostindischen Kompagnie in Kanton eingeführten Tuche zu erhalten, die den schlesischen Fabrikanten zur Nachahmung übergeben wurden. Wm. O'Swald, der für „Mentor" bestimmte Superkargo, überwachte die Anfertigung und machte auch die Seehandlung geneigt, einer Ausdehnung der Reise nach Manila und Kanton zuzustimmen. In Kanton sollte er sein besonderes Augenmerk auf die Einfuhr preußischen Tuches nach China richten, Proben zu diesem Zwecke würden ihm zugehen. Nachdem die ersten nicht entsprechend ausgefallen waren, genügten die Anfang 1823 hergestellten und waren 10 % bis 12 % billiger als die englischen. Sie wurden „Mentor" nach Valparaiso nachgeschickt mit dem Auftrage an O'Swald, nunmehr nach Kanton zu gehen und für ihre Einführung dort tätig zu sein.

In diese Vorbereitungen griff eine am 14. Dezember 1822 erlassene öffentliche Bekanntmachung des Ministeriums des Handels und der Gewerbe störend ein, nach der Kaufleute und Fabrikanten Preußens, die bei dem durch Rußland erschwerten Tuchabsatz nach China, über Kanton zu handeln beabsichtigen, beim Geheimen Oberfinanzrat Beuth bis zum 1. März Warenproben, wie sie dort auf den Markte kommen, besichtigen konnten. Die schlesischen Fabrikanten verurteilten diese Bekanntmachung, da sie die Engländer zu Gegenmaßregeln in Kanton veranlasse und die Nach-

Digitized by Google

barn unnütz aufmerksam mache. Rother teilte diese Äußerung dem Handelsminister mit.

Die Antwort des preußischen Konsuls in Kanton traf erst im Jahre 1824 ein und bestätigte, was die Seehandlung inzwischen auf ihre Erkundigungen in Hamburg, England und Amerika erfahren hatte, daß die Tucheinfuhr bisher nur von der Englisch-Ostindischen Kompagnie betrieben sei und daß die Aussicht für preußische Tücher, den Markt zu erobern, von deren Beschaffenheit und Preis abhinge.

In seinem Berichte über das Jahr 1825 vom 31. Januar 1826 an den König drückte Rother seine Befriedigung über die von O'Swald in Kanton erreichte Einführung schlesischen Tuches aus:

„Ein erfreuliches Gefühl ist es für mich, durch die erste Expedition mit dem „Mentor" die Bahn zu der direkten Handelsverbindung Preußens mit China gebrochen zu haben, und die Hoffnung hegen zu dürfen, daß diese Verbindung von vorteilhaftem Bestande sein werde." Daß die Aufsuchung neuer Absatzwege und Gebiete, die als Versuche für die preußische Industrie unternommen wurden, auch einige Opfer kostete, könne gegenüber den dadurch für Handel und Industrie errungenen allgemeinen Vorteilen nicht in Betracht kommen. Der Verlust bei den Verschiffungen der Seehandlung 1824 im Werte von rund einer Million Taler werde noch nicht 1 % dieser Summe betragen.

Die Chinesen zögen diese Maslowia-Tücher den englischen vor und Rother habe daher die Absicht, alle schlesischen Tuchhändler und Fabrikanten gleichen Teil an einer solchen Expedition nehmen zu lassen, der die Seehandlung mit einem gleichen Kapital beitritt. Dem Tuchhandel wird dadurch ein neuer Weg gebahnt, der in Zukunft zu direktem Verkehr mit Kanton führen würde.

Schon bei der Meldung von der glücklichen Heimkehr des „Mentor" hatte Rother am 22. September 1822 an den König geschrieben:

„Das allererfreulichste bei dieser Expedition ist das, daß ich Ew. Königlichen Majestät vorläufig die zuversichtliche Anzeige machen kann, daß für Ew. Königlichen Majestät Staaten ein sehr reichlicher Tuch Absatz nach China dadurch begründet werden wird. Diese Aussicht gehört zu den glücklichsten Ereignißen meines Lebens, weil ich auf Gott vertrauend, die Einleitungen dazu unter Ew. Königlichen Majestät Schutze machen konnte. . . ." Friedrich Wilhelm III. nahm diese Berichte über die Anknüpfung von Handelsverbindungen zum Absatze der inländischen Industrie mit Befriedigung entgegen, die Aussichten zu einem bedeutenden Tuchabsatze nach China waren ihm sehr erfreulich. „Ich bezeige Ihnen darüber Mein besonderes Wohlgefallen", und am 21. März 1826: „Ich

Digitized by Google

bezeige Ihnen meine Zufriedenheit über den Eifer, den Sie dabey an den Tag gelegt. Da diese Unternehmungen hauptsächlich den Zweck haben, dem Handelsstande die Wege zu zeigen, auf welchen der Absatz inländischer Erzeugnisse in fremde Welttheile mit Vortheil bewirkt werden können, so wird es nöthig sein sie bis zu ihren Ergebnissen zu verfolgen, damit Privat-Personen sich die Erfahrungen zunutzemachen können", läßt er an Rother schreiben.

So schien für die schlesische Tuchindustrie ein Ersatz für den durch Rußland geschlossenen Ausfuhrweg gefunden zu sein. Da aber bei der weiten Entfernung der Umsatz sehr langsam vor sich ging, so suchte die Seehandlung nach anderen Märkten in Südamerika, Mexiko, Westindien. Dabei war der ausländische, namentlich der englische Wettbewerb, zu überwinden, was bei dem damaligen Stande der Tuchmanufaktur in Preußen nicht ganz leicht war. Die Tuche standen im Aussehen den englischen nach, da ihre Appretur nicht so gut war, die Länge der einzelnen Stücke war auch größer, die Herstellungskosten daher um 16 % höher. Das Dekartieren war 1824 noch nicht allgemein eingeführt und wurde als Geschäftsgeheimnis behandelt. Die Seehandlung war unermüdlich, den Fabrikanten Fingerzeige zur Verbesserung ihrer Erzeugnisse zu geben und ihre Anfragen nach Absatzmärkten zu beantworten. So teilte sie ihnen beispielsweise 1828 die Einführung eines neuen schwarzen Färbestoffes, Bablah in Bordeaux aus Ostindien mit. Im August 1823 bat eine Züllichauer Firma um Angabe der in Mexiko gangbaren Tücher, wohin die Seehandlung fortdauernd ausführe. Die Seehandlung antwortete, daß die Ausfuhr von Tuch nach Mexiko gar nicht anzuraten sei, daß sie über den Erfolg in Lima noch keine Nachricht habe. In St. Thomas seien sie gut verkauft, der beste Markt sei Newyork, weil von dort öfter Absatz nach China möglich sei, ebenso Philadelphia, an beiden Orten habe sie vorteilhaft Tuch an Chinafahrer verkauft, was zu neuen Sendungen Anlaß gab.

Sie ging auf alle Klagen der Fabrikanten näher ein. Diese hatten 1828 sich darüber beschwert, daß das vom Stettiner Kontor beim Ankauf befolgte Verfahren der Förderung des Tuchhandels entgegenwirke, und sich gegen eine Äußerung Rothers verwahrt, daß von den bestehenden Tuchfabriken weder gehörige Sortiments von Tüchern noch diese selbst in der verlangten Beschaffenheit zu erlangen seien, um erfolgreich den Wettbewerb mit dem englischen Tuch zu bestehen. Dies liege nur an der Neuheit des Unternehmens und daran, daß nur kleine Fabriken daran beteiligt seien. Das Kontor führte in seinem Rechtfertigungsberichte aus, es habe allerdings die Beziehungen mit Fabrikanten, die nicht nach Muster lieferten, abbrechen müssen, es gäbe nur bei günstigen Marktaussichten Aufträge, die anzunehmen oder abzulehnen den Fabrikanten freistehe.

Digitized by Google

Übergäben sie ihr Waren zum Verkauf, so erhielten sie 50 % der Faktura Vorschuß gegen Zinsen.

Die Erhaltung und Entwicklung des schlesischen Tuchgewerbes lag der Seehandlung besonders am Herzen. Am 6. Dezember verfügte sie, das Kontor solle stets für Tuchlager in Lima und Buenos Aires sorgen und ermächtigte es, für den Tuchankauf anstatt 9000 Taler 27 000 bis 30 000 Taler anzulegen, um die drohende Abwanderung der Tuchweber nach Polen zu verhindern, die Zahlung solle erst nach Verkauf, die Verschiffung erst nach Besichtigung der Tuche erfolgen. Um das hierbei leicht eintretende Unansehnlichwerden der Ware zu vermeiden, ließ das Kontor die Besichtigung durch schlesische Tuchfabrikanten und einen Rechnungsrat in den Fabriken vornehmen.

Über den weiteren Fortgang der Tuchausfuhr entnehmen wir den Akten das folgende:

Am 15. März 1830 empfiehlt die Generaldirektion dem Kontor, für Herstellung billigerer Tuche, die den englischen den Wettbewerb machen können, zur Ausfuhr nach New-York zu sorgen, da dort der Absatz feineren Tuches die gehegten Erwartungen schwerlich erfüllen werde. Auch für Valparaiso wird billigeres, leichteres verlangt, da bessere Tücher nicht entsprechend ihrem Werte bezahlt werden. Star cloth dagegen wird sehr viel verlangt, hat aber, wenn auch nicht bedeutenden Verlust, so doch auch keinen Gewinn gebracht. Die Ware wurde zwar als besser anerkannt, als die englische, man wollte aber nicht entsprechend mehr bezahlen. Die Ursache für den höhern Preis liegt im Mangel der ganz groben Wolle in Schlesien, infolge Hebung der Schafzucht und geringer Zufuhr grober Wolle. Das Kontor stellt dies auch fest, der Absatz von Tuchen in ordinärer Ware, wie in Südamerika und Ostindien verlangt, werde daher von Jahr zu Jahr schwieriger, es bittet, um den Fabrikanten bei Beschaffung grober Wolle zu Hilfe zu kommen, 100 000 Taler zur Belebung der Fabrikation anlegen zu dürfen. Den Antrag lehnte die Generaldirektion ab.

Von Versendung nach Singapore wird wegen des niedrigen Preises abgesehen, in Kalkutta wurde der Selbstkostenpreis erzielt, in Kanton Nutzen erübrigt, daher schlägt das Kontor Versendung nach beiden letzten Orten im Herbst mit „Prinzeß Louise" vor, was die Generaldirektion genehmigt.

Sie genehmigte auch den Antrag, für nächstes Frühjahr 15 000 bis 20 000 Taler für Versendung nach Kalkutta in Tuch anzulegen.

Am 1. Dezember 1831 berichtet das Kontor über die Aussicht zum Absatz von Tuch auf transatlantischen Märkten, daß nur die Märkte an der Westküste Südamerikas für einige Tuchgattungen und Mexiko für

Digitized by Google

feine Tücher in geringer Menge Berücksichtigung verdiene. Für Tuch ist Bordeaux keine Abzugsquelle. Bisher hat die Seehandlung 15 896 Stück Tücher im Werte von 620 691 Taler für eigene Rechnung angekauft und ausgesandt, 1934 Stück zu 135 272 Taler für fremde Rechnung ausgesandt und bevorschußt, zusammen für 755 996 Taler 12 Silbergroschen 5 Pfennig. Sie arbeitete nur noch mit fünf Fabriken, von denen die in Grünberg für ordinäre und Mittelsorten obenan steht, am wenigsten Verlust brachte und überall als beste und beliebteste sich bewährte. Von der Züllichauer ist noch nichts verkauft, von den zwei Breslauern ist eine die teuerste und daher am nachteiligsten. Die Liegnitzer feinen Tücher zeichnen sich aus, die Appretur ist besonders vorgeschritten, die mit „Prinzeß Louise" ausgesandten sind größtenteils verkauft, die Sendung wird 10 bis 12 % Gewinn bringen.

Die Seehandlung dankte am 7. für diesen Bericht, aus dem sie ersehen, daß „leider die Erwartungen, zu denen man früher hinsichtlich eines sehr lebhaften überseeischen Absatzes von diesländischem Tuche berechtigt zu sein schien, danach nicht in Erfüllung gegangen und die Aussichten zu einer vortheilhafteren Conjunctur in dieser Beziehung auf den überseeischen Märkten sind jetzt so gering und zweifelhaft, daß wir es nicht angemessen finden, sich vorderhand auf neue Tuch-Ankäufe einzulassen, um so mehr als gerade die Mittel- und Ordinäre-Tücher, welche den Haupt-Gegenstand unserer Fabriken ausmachen, gegenwärtig am meisten zum überseeischen Absatz geeignet sind, dagegen aber bei einer angemessenen guten Qualität jetzt leicht und vortheilhaft im Lande und auf den Messen abgesetzt werden können.

Wenn auch der Markt für die superfeinen Tücher an einigen Überseeplätzen günstiger zu sein scheint, so ist doch mit vortheilhaftem namhaften Absatz nicht zu rechnen, ehe diese mit englischen und französischen in vortheilhaften Wettbewerb treten können. Die vom Woll-Kontor der Seehandlung angestellten Fabrikationsversuche ergaben bisher leider dies noch nicht."

Das Kontor berichtete am 9. Februar 1832, preußische Tücher werden gegen nächsten Winter wieder zu verkaufen sein, doch schwerlich zu höheren Preisen als im vorigen Jahr, bei ferneren Sendungen sind ordinäre Tücher zu bevorzugen. Die englischen Tücher nehmen durch die Aufmachung gleich für sich ein, blau ist Mode, kein schwarz.

Am 21. März 1833 meldet das Kontor, daß die im Frühjahr 1831 über London nach Kanton für 12 000 Taler gesandten Tücher sofort nach Eintreffen dort verkauft sind. Es ergibt sich $3^1/_2$ % Verlust, bei Abrechnung der Versicherung und Zinsen ist das Geschäft zwar ohne Gewinn, aber so ziemlich ausgefallen. Die Fabrikanten hatten nicht richtig

Digitized by Google

Ellenmaß gehalten, sie sollten bei jedem Stück mindestens ein Drittel zugeben, nur eine Breslauer Fabrik ist deswegen nicht zu tadeln. Auch die Farbenauswahl sei nicht günstig gewesen, beruhte aber auf Angaben O'Swalds. Die mit dem Verkauf in Kalkutta betraute Firma machte eindringlich auf die den Ruf der preußischen Tuche untergrabenden Täuschungen durch zu geringes Maß aufmerksam.

Am 9. März 1841 berichtete O'Swald aus Hamburg über ihm von der Seehandlung vorgelegte Tuchproben, daß sie für Übersee zu viel Körper und zu wenig Glanz enthalten, auf den dort mehr als auf Dauerhaftigkeit gesehen werde.

Von der Westküste Südamerikas liegen wenig günstige Berichte vor, doch machte er seit mehreren Jahren gute Verkäufe in Lima und Valparaiso mit feinem Tuch aus Liegnitz zu 50 Gute Groschen die Elle. Zwei- bis dreimal jährliche Sendung von fünf Ballen sei zu empfehlen, ebenso leichteres, doch kein feineres Tuch, Imperialtuch 50 Ballen.

Bei der Aufmachung wird verlangt, daß der deutsche Ursprung nicht zu ersehen ist, Maße in Yards, keine deutsche Anfertigungsart, alles englische Art; wenn man gute Preise erzielen will, muß man hierin den Abnehmern willfahren.

In Mexiko ist großer Tuchbedarf, doch können Deutsche und Holländer gegen die Engländer nicht auskommen, das deutsche Tuch ist zwar kräftiger aber nicht so fein im Aussehen, darauf kommt dem Mexikaner alles an. Am passendsten sind Mittelsorten.

St. Thomas, Laguayra, Havanna kommen nur für wenige Ballen in Betracht, die Vereinigten Staaten sind wegen des Finanzzustandes nicht zu empfehlen. Nach Singapore sind jährlich einige 100 Stück, am besten im September zu verkaufen. —

Wie die Seehandlung von Anfang an die Bestrebungen, Tuche nach China über Kanton einzuführen unterstützt hatte und durch Entsendung ihrer eigenen Schiffe dorthin unterhielt, so verfolgte sie die Verhältnisse des chinesischen Marktes auch dauernd. Ihre Kenntnis auf diesem Gebiete setzte sie auch in den Stand, den Erwartungen, die sich an die Erschließung Chinas infolge des Pekinger Friedens der deutschen Handels- und Industriekreise fast fieberhaft bemächtigten, kühl abwägend gegenüber zu treten; wie wir sehen werden, mit Recht.

Im Frieden von Peking 1842 hatte China sich verpflichtet, fünf Häfen den Engländern zum Handel zu öffnen, gleichzeitig waren die Privilegien der Englich-Ostindischen Kompagnie, die bisher den Einfuhrhandel in Kanton beherrscht hatte, erloschen; damit schien den andern Nationen der Handel mit China offenzustehen. Die Handelskammern von Köln und Düren waren beim Finanzminister um Entsendung von

Digitized by Google

Sachverständigen zur Erforschung der dortigen Handelsverhältnisse und der Aussichten für preußischen Einfuhrhandel vorstellig geworden. Rother, dem der Antrag zur Begutachtung übersandt war, berichtete am 9. Januar 1843, daß die bisherigen Erfahrungen der Seehandlung dies nicht rechtfertigten. Sie habe mit der Einfuhr von Tuch, Baumwollwaren, rohem und bearbeitetem Bernstein in Kanton nur Verluste gehabt, für leichte Wolltuche scheine ein Absatz möglich und die Öffnung der nördlichen Vertragshäfen eröffne bessere Aussichten für die Zukunft. Zur Zeit sei der Markt mit englischen Waren überfüllt und England werde ihn vor allen Dingen für sich selbst öffnen. An den Rückladungen von Seide habe in früheren Jahren die Seehandlung beim Verkauf erheblich zugesetzt, Tee lasse sich in Hamburg in ganzen Schiffsladungen absetzen, sein Preis würde in Europa durch den Andrang von Schiffen nach China sinken. Die Seehandlung entsende demnächst ein eigenes Schiff nach Kanton, dessen erfahrener, dort bekannter Kapitän mit den erforderlichen Erhebungen beauftragt sei, deren Ergebnis zur Klärung der Frage abzuwarten sein dürfte.

Angesichts dieser geplanten Entsendung fragte Rother am 12. Februar den Minister des Äußern, ob nach dem Friedenstraktat mit Sicherheit auf die Zulassung preußischer und hansischer Schiffe zum Handel in den chinesischen Vertragshäfen zu rechnen sei und ob die englische Regierung sie dem Schutze ihrer dortigen Kriegsschiffe empfehlen würde.

Die Antwort des Ministers des Äußern vom 20. Mai beruhte auf den Mitteilungen, die sein englischer Kollege dem preußischen Gesandten gemacht hatte. Hongkong war danach Freihafen für alle Nationen und der englische Minister hatte dem Kaiser von China geraten, die England gewährten Zugeständnisse betreffs der Vertragshäfen auf alle Nationen auszudehnen. Es könne daher nach Ansicht des preußischen Ministers gar nicht fraglich sein, daß preußische Schiffe die Vertragshäfen besuchen dürften, England würde keine Schwierigkeiten machen, ebensowenig wie es bisher China getan habe. Auf die Bitte um Schutz der englischen Kriegsschiffe habe der Minister ausweichend geantwortet.

Am 29. Februar 1844 wurde dann bekannt, daß gemäß eines Ergänzungsvertrages zwischen England und China alle fremden Länder, deren Untertanen in Kanton Handel getrieben haben, unter denselben Bedingungen wie England in den Vertragshäfen zugelassen seien. Diese Meldung war von Kapitän Rodbertus der „Prinzeß Louise" aus Makao am 1. Dezember 1843 an die Seehandlung gemäß der ihm für die Reise nach Kanton gewordenen Anweisung vom 18. Februar 1843 gemacht, die ihm aufträgt, in Erfahrung zu bringen 1. Ob die Vertragshäfen allen Flaggen offenstehen? 2. Ob Änderungen darin eingetreten sind? 3. Die

Digitized by Google

Hafenabgaben und Kosten? 4. Ob Produkte oder Manufakturerzeugnisse Preußens und des Zollvereins eingeführt werden dürfen? 5. Gegen welchen Zoll, welchen Zoll bezahlt England? 6. Welche Gegenstände deutscher Ausfuhr eignen sich am besten für China, kann überhaupt auf größeren Absatz für sie gerechnet werden?

Er solle jedenfalls Ladung nach China annehmen, um die Fragen persönlich zu untersuchen, Muster mitbringen und Preise für die Einfuhrwaren, namentlich über das bisher gut gehende leichte Tuch, ebenso Baumwollwaren, grobe Wollwaren, Zink, Maslowiatücher, als besonders wichtig für die preußische Industrie. Er soll so oft als möglich berichten, jedoch seine Erkundungen geheim halten.

Kapitän Rodbertus sandte seinen Bericht über die Handelswaren, -Proben, -Preise, über die Absatzmöglichkeit, die er zum Teil unmittelbar bei chinesischen Kaufleuten erkundet hatte, am 12. Juni 1844 ein, der im großen und ganzen die früheren Erfahrungen der Seehandlung bestätigte. Er hob besonders hervor, daß die Unreellität der preußischen Tuchfabrikanten, das innere Ende der Tuchballen nicht gleich gut zu bearbeiten wie das äußere, und ihr unreelles Maß viel dazu beigetragen hätte, das preußische Tuch zu verdrängen. Die preußische Flagge habe keinen Schutz, sei im Hafen kein preußischer, so klariere der englische oder amerikanische Konsul das Schiff aus. Ein Mittel zum Schutz der Flagge, falls dieser nötig würde, könne er nicht angeben. Die Hanseflagge sei in derselben Lage wie die preußische. Wahrlich ein beschämender Zustand, der noch fast zwei Jahrzehnte anhielt!

Die preußische Flagge sei seit 1828 in China bekannt, Preußen würde nach dem Adler seiner Flagge als Tanien-Nation (Vogel-Nation) bezeichnet.

Von diesem Bericht wich der am 31. Oktober vom Finanzminister der Seehandlung zur Kenntnis gegebene Bericht des nach China entsandten Sachverständigen wenig ab. Er rechtfertigte ihre abwartende Haltung gegenüber den „chimärischen Hoffnungen", die man in Preußen auf die Eröffnung Chinas setzte.

Wie hieraus erhellt, hatte die Regierung trotz Rothers Abraten doch einen Kommissar nach China gesandt. Gleichzeitig mit der Seehandlung hatte sie den nunmehrigen preußischen Generalkonsul in Hamburg, Wm. O'Swald, zur Äußerung über die Aussichten des preußischen Handels in China aufgefordert. Dieser hatte schon am 21. Januar 1843 Rother geraten, die Frage von großartigstem Gesichtspunkte anzufassen und unter Führung der Seehandlung den Verkehr mit den fünf chinesischen Vertragshäfen aufzunehmen und dauernd zu unterhalten. Am 6. Februar übersandte er Rother seine den Ministern des Äußern und der Finanzen ein-

Digitized by Google

gereichte Denkschrift, da er nicht zweifle, daß Rother die Gelegenheit ergreifen würde, zu zeigen, was Geisteskraft, Energie und Geldmittel schaffen können, wenn das Unternehmen großartig aufgefaßt durchgeführt wird.

O'Swald schlägt in der Denkschrift vor, daß Preußen und die Staaten des deutschen Zollvereins einen Verband für den chinesischen Handel bilden und dessen Leitung der Seehandlung übertragen. Hamburg soll der Ausgangshafen der Schiffe werden, Südamerika, die Sandwichinseln, Manila, Singapore Zwischenhäfen. Der Verkehr soll ständig durch Schiffe der eigenen Reederei unterhalten werden, von denen zunächst sechs gebaut und bestückt werden müßten. Er hatte schon mit Kapitän Wendt, einen früheren Seehandlungsschiffsführer, der auch die Bauaufsicht übernehmen wollte, die Abmessungen auf 520 Registertonnen festgesetzt. In Kanton und Hongkong sollen Hauptniederlassungen der Handlung errichtet werden, deren Chef gleichzeitig als preußischer Generalkonsul den politischen Schutz des Unternehmens übernimmt. Die Schiffe würden auch Forschungsreisende mitzunehmen haben. O'Swald selbst erbietet sich, trotzdem er sich in angesehener, unabhängiger und auskömmlicher Lage befindet, diese Stellung zu übernehmen, er würde „dem Ruf, dem Vaterlande durch ein Opfer zu nützen" folgen und bis alles im Zug ist, nach China gehen. Das erste Schiff sollte im Dezember mit ihm herausgehen, sechs Monate an der chinesischen Küste zum Besuche der Vertragshäfen und Einnahme von Rückladung bleiben und im nächsten Dezember mit ihm zur Berichterstattung heimkehren.

Rother bemerkte zu der Denkschrift, daß O'Swald als Kaufmann mit den Vorschlägen seinen eigenen Nutzen verfolge. Die Stellung der Seehandlung als Staatsinstitut mache sie zu der vorgeschlagenen Leitung ungeeignet, da sie über die inländischen Kaufleute keine Gewalt, gegenüber den englischen und chinesischen Behörden keine klare Stellung habe, außerdem sei ihr Handelsfonds anderweit festgelegt. O'Swald möge in Hamburg eine Aktiengesellschaft für den Zweck bilden, dem würde sie durch Aktienübernahme beitreten. Überdem sei die Lage des Handels in China noch zu ungeklärt, um sofort große Unternehmungen ins Werk zu setzen. Nach Rückkehr Rodbertus' würde man klarer sehen.

Dieser Bescheid vom 27. Februar wurde in Abschrift auch dem Finanzminister übersandt, der am 8. März die Seehandlung um Auskunft über Fahrgelegenheit und Reisegeldbedarf für Absendung eines Reisekommissars nach China bat. Diese sollte nach mündlicher Beratung mit dem Minister des Äußern beim König beantragt werden, zur Beförderung der Handelsverbindungen mit China. Rother hat noch mit dem Finanzminister mündlich darüber verhandelt, er sandte außer der Auskunft auch

Digitized by Google

die Instruktion für Rodbertus, die der Finanzminister zur Ausarbeitung der Reiseinstruktion erbeten hatte.

Zu der ablehnenden Stellung der Seehandlung mögen auch die später noch zu erwähnenden Angriffe gegen ihre Eingriffe in den freien Wettbewerb des Handels durch eigene Handels- und Industrieanlagen mitgewirkt haben.

Während sie sich hiervon fernhielt, versäumte sie andererseits nicht, die sich durch Eröffnung eines Vertragshafens im nördlichen China bietende Möglichkeit zur Wiederbelebung der Einfuhr schlesischen Tuches dorthin, die durch Rußlands Zollpolitik unterbrochen war, vorzubereiten. Am 22. August 1843 bestellte sie bei einem schlesischen Tuchkaufmann sechs ganze Stücke des von Rußland nach Nordchina eingeführten Tuches, das in Russisch-Polen hergestellt wurde. Am 23. Oktober fragte sie bei den schlesischen Tuchfabrikanten an, ob sie Maslowiatuch anfertigten, andernfalls würde sie ihnen Proben besorgen, da sie für das nächste Jahr die Entsendung eines Schiffes nach Shanghai plane. Am 4. November 1844 konnte sie dann dem Finanzminister mitteilen, daß es ihr gelungen sei, einen Ballen Tuch aus den Gattungen, welche die russischen Fabriken jetzt über Kiachta auf dem Landwege nach dem nördlichen China absetzen, zu erwerben, um den schlesischen Tuchfabriken den durch das russische Durchgangsverbot verlegten Absatz nach China auf dem Seewege wieder zu eröffnen. Da die Tuche genau in der für diesen Handel gewünschten und eingeführten Verpackung sich am besten einführen, so bittet sie, daß die Zollbehörde von der Öffnung Abstand nehme, damit die Fabrikanten sich nicht nur über Güte und Farbe, sondern auch Aufmachung und Verpackung genau unterrichten könnten. Der Minister wies die Zollbehörde in Stettin entsprechend an.

So war die Seehandlung gerüstet, als ihr der Finanzminister im Januar 1845 mitteilte, daß nach einem Berichte des Regierungskommissars in China die Wiederbelebung des Maslowia-Tuchhandels möglich erscheine. Auf eine Anfrage desselben Ministers vom 13. Februar, ob die Seehandlung die Anlage eines Kontors in China beabsichtige, wie Kommerzienrat Diergard in Viersen in einer Eingabe vom 23. Dezember 1844 wünsche, und wie es auch für den Handel ersprießlich sein würde, antwortete Rother jedoch ablehnend, da die Verhältnisse noch zu wenig geklärt seien. Sie beschränke sich infolge des Berichtes des Kommissars darauf, mit eigenen Schiffen nur Frachtgüter und Waren auf eigene Rechnung auszusenden, Konsignate zum Verkauf durch Korrespondenten unter Leistung von Vorschüßen nehme sie nicht an. Im gleichen Jahre entsandte sie dann wieder eins ihrer Schiffe nach China, das auch für Java passende Waren nach Batavia mitnahm: Tuch- und Manufaktur-, Eisen-, Nürnberger Waren,

Digitized by Google

Nadeln, Messer, Papier, Zinkblech, Fensterglas, Zink in Platten, Kurzwaren, Mehl. Dies Schiff, der „Preußische Adler", hat dann bis zur Auflösung der Reederei noch mehrere Reisen nach China gemacht. Wie wenig die hochgespannten Erwartungen sich erfüllten, zeigt ein Bericht, nach dem 1844 je ein preußisches, Hamburger und Bremer Schiff in Kanton ausklariert wurden, zusammen von 724 t Gehalt nach Hamburg, Bremen und Singapore bestimmt, mit Ladung im Wert von 122 888 $: „Die übertriebenen Hoffnungen der deutschen Fabrikanten sind enttäuscht, die Chinesen halten fest am Alten, auch bei europäischen Waren."

Leider hatten sich auch die begründeteren Hoffnungen der Seehandlung auf Hebung der preußischen Tuchausfuhr weder nach China noch anderswohin erfüllt, die preußische Tuchindustrie war trotz der vorbildlichen Einrichtung einer Kammgarnspinnerei nach englischem System mit Maschinenbetrieb und einer Tuchversuchsanstalt durch die Seehandlung noch nicht imstande, den Wettbewerb mit dem Auslande zu bestehen. —

Mit der Leinenausfuhr machte sie ähnliche Erfahrungen. „Die Seehandlung hat seit 1822 den Leinenhandel so viel als möglich durch Ankäufe der vorzüglich zum transatlantischen Verkauf paßenden Leinen Gattungen unterstützt und sich angelegen sein lassen, auf das Kräftigste zur Verbesserung des Fabricats mitzuwirken, indem sie nur ganz reelle gute Ware ankauft. Durch die Kontinentalsperre, die Kriege, schlechteres Fabricat hat sie seit 1805 sehr abgenommen."

Während die Generaldirektion 1830 das Kontor in Stettin angewiesen hatte, Leinen vorzugsweise in Schlesien zu kaufen, da es dort billiger und von besserer Beschaffenheit sei als das jeweils in Hamburg oder Bremen zur Vervollständigung der Ladung ihrer Schiffe gekaufte, sah sie sich am 15. Dezember 1842 veranlaßt, den schlesischen Leinenfabrikanten mitzuteilen:

„Die Erfahrung bei direkten Ankäufen roher Leinenwaren in Schlesien hat gelehrt, daß der Zweck, eine reelle und zugleich wohlfeile Ware zu erlangen, wie sie sich zur Ausfuhr nach Amerika eignet, keineswegs erreicht, sondern im Gegenteil, die mit einem derartigen Geschäfte ohnehin schon verbundene Schwierigkeit zum Nachteil desselben nur vermehrt und der Kredit der Seehandlung im Auslande wegen solcher schlechten Waren gefährdet wird. Daher läßt seit mehreren Jahren die Seehandlung aus den große Auswahl darbietenden Hamburger Lagern schlesischen Leinens dasjenige kaufen, was vorzugsweise gut gearbeitet und für Ausfuhr in die vormals spanischen Kolonien Amerikas geeignet ist."

Mit dem Einkauf dieser Leinen in Hamburg war unter anderen auch Wm. O'Swald & Co. betraut, „da diese Concurrenz . . . für uns nur vortheilhaft wirken kann."

Digitized by Google

In der Handelskrisis anfangs der vierziger Jahre versuchte die Seehandlung durch diese Ankäufe den schlesischen Leinenhandel zu stützen, doch ergaben die Berichte aus den überseeischen Märkten, daß keine Verbesserung desselben zu erwarten und die Verdrängung der alle überschwemmenden englischen Leinenwaren kaum mehr möglich sei.

Schon 1833 war die preußische Leineneinfuhr in Nordamerika fast vollständig von der englischen verdrängt, weil jene dieser an Beschaffenheit nachstand. Im Jahre 1842 berichtete O'Swald: „Der Leinenhandel geht völligem Verfall entgegen, weil das deutsche Leinen wegen ihrer Ungleichheit im Gespinst und Gewebe durch das englische, aus Maschinengarn gewebte, aus dem Handel verdrängt ist. Die englischen Kolonien nehmen nichts auf, auch Mexiko lehnt es ab. Vor zehn Jahren verdrängte es noch das englische und jetzt dringt dies selbst in Deutschland ein, auch Spanien ist bedroht." Der gleichzeitige Handelsbericht des preußischen Konsuls in Bremen sagt: „Zum Teil ist an der geringen Ausfuhr noch die verhältnismäßige Unvollkommenheit der Manufakturfächer in Deutschland schuld. Die Absatzmöglichkeit ist nach Vervollkommnung nur durch direkten Handel unter eigener Flagge zu schaffen."

1844 sieht derselbe Konsul einen Grund für die Abnahme der Leinenausfuhr darin, daß die einheimischen Maschinenspinnereien nicht genügenden Zollschutz haben. „Die meisten englischen Leinen ersetzen die schlesischen nicht ohne Ursache, denn sie übertreffen die deutschen durchgehends an innerer Beschaffenheit, Ansehen und Billigkeit und erreichen sie fast ebenso häufig an Dauerhaftigkeit." O'Swald gibt Zahlen für den Rückgang der Leinenausfuhr über Hamburg, wonach sie betrug in Mark Banko:

1839:	7 900 000,	1842:	6 675 000,
1840:	7 150 000,	1843:	5 360 000,
1841:	6 950 000,	1846:	5 078 000.

Im Jahre 1845 hatte sich die Ausfuhr etwas gehoben, auf 5 763 000 Mark Banko, namentlich nach Westindien und Mexiko, wo, wie der deutsche Geschäftsträger 1846 berichtet, die Seehandlung das Verdienst des Absatzes sich erworben habe. Es würde in Mexiko nicht das dauerhafte, sondern das schönere, gefälligere, wohlfeilere Leinen bevorzugt. 1847 bezeichnet der Geschäftsträger die Leineneinfuhr nach Mazatlan als lohnend, die Westküste überhaupt würde für den deutschen Absatz immer bedeutender werden, an Rückfrachten von dort würde es auch nicht fehlen. „Die deutsche Industrie würde mit der englischen gut den Wettbewerb bestehen können, wenn sie nur gute Waren, nicht Ladenhüter sendet. Bisher gibt der Deutsche nur ab, was auf dem inlandischen Markte nicht gebraucht wird."

Digitized by Google

Wer erinnerten diese Ausführungen nicht an das bekannte 1876 auf die deutschen Industrieleistungen geprägte Wort Reuleaux' „billig und schlecht", das hier heißen muß „teuer und schlecht"?, das noch bestätigt wird durch die Denkschrift des seit Anfang im Ausfuhrhandel der Seehandlung tätigen Rechnungsrates Ebert vom Jahre 1843: „Im allgemeinen ist der Verfall des Absatzes von schlesischen Leinen auf allen transatlantischen Plätzen wohl nur der großen Concurrenz der Engländer zuzuschreiben, welche billigere und schönere Waare liefern, die natürlich am Ende überall einen bessern Eingang finden muß, als die so häufig vorgefundene unreelle schlesische Waare, woran die schlesischen Weber und Leinenhändler leider selber schuld sind, auch wohl durch das frühere, so ungleiche Handgespinst hervorgerufen sein kann."

Um dies zu beseitigen und die Rückständigkeit der Leinenindustriellen im Übergang zum Maschinenbetrieb zu brechen, hatte die Seehandlung 1840 zwei Flachsgarn-Maschinenspinnereien in Schlesien eingerichtet und sie Privaten zum Betrieb verpachtet, sich auch stets zur Kapitalbeteiligung bei derartigen von privater Seite geplanten Fabrikeinrichtungen geneigt gezeigt, ohne Nachfolge zu finden. Demgegenüber muß die vom Hamburger Korrespondenten vom 13. Juli 1844 gebrachte Nachricht aus Berlin, die dortigen Leinenhändler und -Fabrikanten, die westfälischen Tuchfabrikanten wollten beim Könige gegen den Wettbewerb der Seehandlung als Fabrikant vorstellig werden, geradezu komisch wirken, wenn die Sache nicht so bitter ernst wäre.

Das noch ein Menschenalter nach Rothers Bemühungen zur Hebung des preußischen Seehandels berechtigte Urteil Reuleaux' setzt die von seinen Zeitgenossen so arg verkannte Voraussicht und Anregung des bedeutenden, seiner Zeit vorauseilenden Mannes ins beste Licht.

Im ganzen hat die Seehandlung von 1822 bis 1843, wie in Anlage 6 näher angegeben, für rund 14 Millionen Mark Leinen ausgeführt. Bei den Verkäufen, über die 1842 schon abgerechnet war, ergab sich ein Verlust von 7 %.

Am 25. Juni 1831 übermittelte der Oberpräsident von Schlesien der Seehandlung das Gesuch eines Breslauer Kaufmannes um Förderung des Zinkhandels. In ihrer Erwiderung führt die Seehandlung aus, daß sie „nicht nur im allgemeinen schon seit längerer Zeit dem Handel mit Zink, und der für die Provinz Schlesien so wichtigen Produktion desselben, eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet", sondern auch dem Gesuchssteller 20 000 Taler Vorschuß auf seine Zinklager geleistet hat. „Früher sind ansehnliche Zinkquantitäten von der Seehandlung aufgekauft und direct nach Calcutta und Singapore verschifft worden." Auch zukünftig werde sie den Zinkabsatz im Auge behalten, doch hinge seine

Digitized by Google

Förderung von den Handelskonjunkturen ab, auf die die Produzenten nicht immer die erforderliche Rücksicht nähmen. Da in Polen fast ganz die Zinkherstellung aufgehört habe, so dürfte sich die Lage der oberschlesischen Zinkhütten verbessern.

1832 antwortet die Seehandlung auf ein Anerbieten, polnisches Zink anzukaufen, ablehnend. Sie habe bei ihren Zinkankäufen aus schlesischen Hütten und Vorschüssen auf Lagerbestände nicht allein den pekuniären Vorteil im Auge gehabt, sondern damit die Absicht verbunden, den Zinkhütten aufzuhelfen, was bei polnischem Zink nicht in Frage komme.

Anfang 1833 ging bei der Seehandlung aus New-York die Meldung ein, daß von dort Zink nach Kanton verschifft wurde. Auf die Anfrage, weshalb „Prinzeß Louise", die nicht voll beladen war, nicht Zink mitgenommen habe, erwiderte das Stettiner Kontor, daß bei den Frachtraten Zink Verlust gebracht hätte, und auch früher nie dorthin versandt sei, auch habe es keine Kenntnis vom Anziehen der Preise gehabt und Auftrag, möglichst sparsam bei der Befrachtung umzugehen. Die Seehandlung machte darauf aufmerksam, daß man Zink als Ballast oder zu niedrigerer Fracht hätte mitgeben können, da „Prinzeß Louise" nicht voll beladen war.

Eine 1835 der Seehandlung nahegelegte Beteiligung an einem von den schlesischen und polnischen Hütten zu bildenden Zinksyndikat lehnte diese ab.

Schlesisches Zink ging auch über Hamburg aus, wo 1836 der Handel wieder belebt gewesen ist, im Jahre 1837 stockend, 1838 durch Verminderung der Erzeugung und Zufuhr aus Schlesien gehoben, 1839 aus gleichem Grund und wegen Erzeugung von Kunstwaren aus Zink in England und Frankreich sehr bedeutend gestiegen ist.

Eine im Herbst 1842 infolge der gesunkenen Zinkpreise und der Aussichtslosigkeit weiterer Zufuhren vor nächstem Frühjahr wegen des niedrigen Oderstandes vorgeschlagene Spekulation lehnte die Seehandlung ab.

Das Zinkwalzwerk der Seehandlung und Ruffers bei Ohlau verarbeitete jährlich rund 20 000 bis 25 000 Zentner Zink.

1843 bleibt die Ausfuhr von Zink über Stettin im Abnehmen, kaum die Hälfte wie früher. Das Geschäft wendet sich nach Hamburg, die französische Regierung hat einen besonderen Zoll darauf gelegt, wenn es unter fremder Flagge eingeführt wird. Es liegt also im Interesse der Abnehmer, es von Hamburg zu beziehen, wohin weit häufiger französische Schiffe kommen als nach Stettin.

1843 wurde der Bedarf der Rheinprovinz, die früher aus Schlesien Zink bezog, an Ort und Stelle erzeugt und gedeckt, der Hamburger Markt

Digitized by Google

bot ein gesundes Aussehen; 1844 war die Zinkausfuhr bedeutend umfangreicher als im Vorjahr; 1845 die Preise weichend, der Handel gedrückt.

Nähere Angaben über die Beteiligung der Seehandlung am Zinkhandel liegen nicht vor, aus der ständigen Beobachtung des Marktes und der Einrichtung eines eigenen Zinkwalzwerkes als Musteranstalt für die schlesische Zinkfabrikation geht aber hervor, daß sie auch diesem Zweige des vaterländischen Gewerbefleißes fortdauernde Förderung durch Ausfuhr zuteil werden ließ. —

Wie sie andrerseits stets Umschau nach neuen Absatzgebieten für die preußische Industrie hielt, geht daraus hervor, daß sie im Frühjahr 1847 von einem Dr. Oelzner noumisqué, einem genauen Kenner Madagaskars, einen Bericht über die natürlichen Hilfsquellen der Insel und den Kulturstand ihrer Bewohner erbat, den dieser in einer ausführlichen Denkschrift gab. Die Zeitumstände ließen ein Vorgehen auf diesem Gebiete nicht zu.

Mit dem Ausfuhrhandel verband sich naturgemäß ein Einfuhrhandel der Seehandlung, da doch die gecharterten oder später die eigenen Schiffe nicht in Ballast zurückkommen konnten. Bei Beginn der Versendungen hatte die Generaldirektion allerdings bestimmt, daß die Erträge aller von ihren überseeischen Agenten gemachten Verkäufe für Rechnung der Seehandlung nur in Wechseln auf gute Häuser in England, Frankreich, Holland oder Hamburg einzusenden seien und bestätigte diese Anordnung dem Stettiner Kontor gegenüber erneut am 11. September 1824. Dies erbat jedoch am 16. Juni 1825 ihre Aufhebung oder Einschränkung, weil dadurch, namentlich bei den ungünstigen Wechselkursen in Havanna und den meisten südamerikanischen Häfen, ihr Betriebsfonds stets lange unverwendbar und ungenutzt in Händen der Agenten bleibe. Würden diese ermächtigt, statt der Rimessen Rückfrachten einzukaufen, so könne durch diese der mittelbare Bezug von Kolonialerzeugnissen über Hamburg und Bremen gehemmt und unmittelbar über preußische Häfen die Einfuhr erfolgen. Diese Gründe erkannte die Generaldirektion in ihrer Verfügung vom 20. ds. Mts. an, in der sie das Kontor ermächtigte, nach Maßgabe der Verhältnisse dies zu gestatten und die Rückfrachten den Marktverhältnissen entsprechend auch nach anderen Häfen als Stettin zu leiten. Die Hemmung des mittelbaren Bezugs der Kolonialerzeugnisse in Preußen über die Hansestädte sei außer der Ausfuhr vaterländischer Erzeugnisse Aufgabe der Seehandlung.

Zu der Erlaubnis, die Rückfrachten auch nach andern Häfen als Stettin zu leiten, hatte die Seehandlung die schlechte Erfahrung bewogen, die sie 1825 mit dem Absatz der Ladung des „Mentor" in Stettin gemacht hatte, über die sich Rother in einem Berichte an den König vom

Digitized by Google

27. Juni 1828 anläßlich der bevorstehenden Heimkehr des Seehandlungsschiffes „Prinzeß Louise" von China mit voller Ladung äußerte:

„Es entsteht nun die Frage, ob der Supercargo O'Swald anzuweisen sei, die Ladung, welche muthmaßlich hauptsächlich in Thee und Nangking pp. bestehen wird, zur Entlöschung und Realisierung nach Stettin oder nach Hamburg gehen zu lassen. So sehr es auch wünschenswert erscheint, daß das Preußische Schiff, welches mit Eurer Königlichen Majestät Flagge um die Erde seegelt (der „Mentor" mußte wegen eingetretener Hindernisse und um nicht Aufenthalt zu erleiden, damals eine andere Flagge in Kanton aufziehen) auch nach einem diesseitigen Hafen unmittelbar zurückkehre, um daselbst seine Ladung zu entlöschen; und so ersprießlich es auch in mancher Beziehung sein möchte, die Entlöschungs- und Realisierungs-Kosten, nicht dem Auslande zuzuwenden, so ist doch wieder nicht in Abrede zu stellen, daß der Handel in Eurer Königlichen Majestät Staaten mit überseeischen Waaren, namentlich mit Thee pp. noch nicht einen solchen Schwung und solche Ausdehnung erlangt hat, daß sich von Stettin aus ein rascher und vortheilhafter Absatz der Ladung der Prinzeß Louise mit Grund hoffen ließe. Der Erfolg des in letzterer Beziehung mit der ersten Rückladung aus China p. Schiff Mentor gemachten Versuchs bestätigt dies. In pekuniärer Hinsicht dürfte es also angemessen sein, die Ladung nach Hamburg, von wo aus der größere Theil Deutschlands sich mit überseeischen Waaren versiehet und woselbst ein rascher Absatz zu erwarten ist, gehen und dort allenfalls durch Vermittelung eines dortigen Handlungshauses im Beistande eines dahin zu sendenden Beamten der Seehandlung realisiren zu lassen." Der König entschied die von Rother ihm unterbreitete Frage aus Teplitz, den 7. Juli dahin, daß er die Wahl des Löschungshafens Rothers Ermessen überlasse, da die Aussicht auf den größeren Gewinn hierüber entscheiden müsse.

„Prinzeß Louise" löschte ihre Ladung in Hamburg, denn 1825 „konnte „Mentor" von seiner Ladung, 5000 Kisten Tee, in Stettin trotz aller Bemühungen nichts der Rede wertes absetzen, so daß die Ladung unter bedeutenden Kosten nach der Nordsee zurückgeschafft werden mußte. Stettin leidet eben an der Ungunst der Lage an der Ostsee, keinem Rheinländer, Sachsen, Schweizer, Franzosen und Engländer würde es ernstlich in den Sinn kommen, seine Manufakturwaren über einen Ostseehafen in die Kolonie zu senden", sagt der Hamburger Korrespondent vom 18./19. April 1845 und fährt fort: „Daß der Chef der Seehandlung Stettin gern für die großartigen transatlantischen Geschäfte gewinnen wollte, hat er durch langjährige Versuche daselbst, durch eigene Niederlassungen an dem Platze redlich bewiesen. Darin denkt er mit Recht

Digitized by Google

als Preuße. Daß die Seehandlung nach vielen, wie man sagt sogar schweren Geldopfern dies Geschäft aufgeben mußte, weil sie nicht von der Stettiner Kaufmannschaft darin unterstützt wurde, daß die Seehandlungsschiffe, welche vorzugsweise preußische Besatzung haben, jetzt nach und von Hamburg gehen, und von Börse und Kaufmannschaft hier durch Frachten und Unternehmungen bereitwillig unterstützt werden, weiß jedermann."

Daß der Hamburgische Korrespondent mit diesen Ausführungen im allgemeinen Recht hatte, läßt sich leider nicht leugnen, und wir können Rother nachfühlen, wie ungern er seine Absicht, Stettin zum Ein- und Ausfuhrhafen seines Hinterlandes zu machen, aufgab. Aber die Verhältnisse, die natürlichen wie die künstlichen, der auch von anderen beklagte Mangel an Gemeinsinn und Unternehmungslust der preußischen Kaufleute und Reeder, der Sundzoll, waren gegen ihn, jenen konnte selbst die Tatkraft eines Rother nicht beseitigen, diese Fessel des Ostseehandels fiel erst im Jahre 1857.

So zog sich denn allmählich die Expedition der Seehandlungsschiffe nach Hamburg, nur ausnahmsweise noch brachten sie geeignete Frachten nach Stettin und am 30. Juni 1833 wurde das Stettiner Kontor aufgelöst und nach Berlin verlegt.

Die Einfuhr der Seehandlung umfaßte Kolonialerzeugnisse aller Art, die dem Genuß oder der Verarbeitung im Inlande dienten: Baumwolle aus Neu-Orleans, Tabak, Zucker, Rum aus Westindien, letzterer ließ sich im Inlande schwer absetzen, Kaffee und Farbholz, Häute aus Venezuela, Brasilien, Argentinien, Tee, Seide, Drogen aus China, Reis aus Java, Guano von der Westküste Südamerikas.

Auch auf diesem Gebiete suchte sie neue Wege auf. So unternahm sie einen Versuch, Palmöl unmittelbar aus Afrika einzuführen, um die inländische Fabrikation von Wachslichten und Sodaseife von dem Bezuge des Palmöls über England zu befreien. Lohnen konnte sich dies aber nur, wenn sich das Öl in Stettin billiger als zu zwölf Talern verkaufen ließ.

Am 15. März 1847 machte ein gewisser Louis Troschel, der eine Tauschhandelunternehmung als Superkargo eines preußischen Schiffes nach Neu-Guinea geleitet hatte, die Seehandlung auf diesen aussichtsvollen Handelszweig aufmerksam. Er legte ihr eine ausführliche Denkschrift und Kostenanschläge für Ausrüstung eines Schiffes vor, das gegen Tauschwaren und Rum Palmöl von dort holen sollte.

Am 6. August teilte ihm die Seehandlung mit, daß sie beabsichtige, im nächsten Frühjahr die „Elisabeth Louise" nach der Westküste Afrikas zu entsenden und ihm unter folgenden Bedingungen die Leitung der

Digitized by Google

Unternehmung zu übertragen: Troschel erhält 500 Taler fest neben freier Verpflegung, 25 % vom Nettogewinn; dagegen ist er zur Befolgung der Anweisungen der Seehandlung, zur Mitwirkung bei Beschaffung der Ausfuhrladung und dem Verkauf der Rückladung verpflichtet. Die Kosten würden sich auf etwa 28 000 Taler belaufen, denen eine zum niedrigsten Verkaufspreis des Palmöls geschätzte Einnahme von 32 600 Talern, also ein Gewinn von 4600 Talern gegenüberstehen würde. Nachdem Troschel am 11. zugesagt hatte, wurden die erforderlichen Schritte eingeleitet für die in Stettin beabsichtigte Ausrüstung. Es handelte sich um Anschaffung von 7—800 Fässern zu 110 Quart (zu 1,145 l), 15 Oxhoft (zu 137,4 l) inländischen Blättertabak, je 100 Stück gewöhnlichen und feineren Baumwolltuchs, 10 Stück Flanell, 100 Flinten, 500 Säbel, 20 Fäßchen Sprengpulver, einige Kurzwaren und 400 Fässer Rum zu 110 Quart.

Im April 1848 war „Elisabeth Louise", Kapitän Jachtmann, nach Stettin zurückgekehrt und wurde Ende des Monats gekielholt. Der Antritt der Reise wurde jedoch durch den Kriegszustand zwischen Preußen und Dänemark verschoben. Am 11. Juli war die Beladung beendet und das Schiff nach Grabow verholt, der Kapitän hatte 14 Tage Heimatsurlaub erhalten, da zurzeit noch die preußischen Häfen blockiert waren. Am gleichen Tage erließ die Seehandlung ihre Anweisungen an den Superkargo, die in Übereinstimmung mit seinen Vorschlägen ihm für den Handelsbetrieb völlig freie Hand ließen und in dieser Hinsicht den Kapitän und das Schiff zu seiner Verfügung stellten, der dagegen für die Führung und Erhaltung des Schiffes selbständig verantwortlich ist und in diesem Sinne angewiesen wurde. Troschel solle für gutes Einvernehmen mit dem Kapitän sorgen und die Ausführung möglichst verkürzen. Das Schiff und Ladung sollten unversichert fahren. Nach Eintritt der Waffenruhe verzögerte sich die Abreise dann noch durch die Schwierigkeit, in Stettin Mannschaften anzuheuern, und durch widrigen Wind, so daß erst am 12. Oktober Start Point im Englischen Kanal erreicht war.

Am 15. Mai 1849 war „Elisabeth Louise" mit 100 Faß Palmöl in Cowes auf der Insel Wight eingelaufen, wo sie wegen der dänischen Blockade bis auf weitere Anweisung liegen bleiben sollte. Die Seehandlung war über das geringe Ergebnis auf das unangenehmste überrascht, um so mehr, als sie bis dahin überhaupt nichts von dem Superkargo gehört hatte. Erst am 24. Mai traf dessen erster und einziger Bericht vom 22. Januar ein, nach dem „Elisabeth Louise" am 8. Dezember 1848 in den Bonnyfluß eingelaufen war und 100 Faß Palmöl eingenommen hatte. Das Geschäft ließ sich schlecht an, da viele, acht, Schiffe da waren und für das wenige Palmöl vier, anstatt drei Faß Rum gezahlt werden mußten. Die verspätete Ausreise sei daran schuld, in vier Wochen hoffe er die

Digitized by Google

Rückreise anzutreten. Die Rumfässer hatten viel Leckage, da das Schiff vier Monate vor der Ausreise bereits beladen war. Mit dem Kapitän sei sehr schwer fertig zu werden. Der ausführlichere Bericht Troschels vom 30. Mai aus Cowes bestätigte nur das vollständige Mißlingen der Unternehmung, das Palmöl konnte wegen des noch dauernden Kriegszustandes mit Dänemark nicht einmal abgesetzt werden. So berief die Seehandlung Troschel nach Berlin auf seinen Antrag, „Elisabeth Louise" blieb in Cowes. Die endgültige Rechnungslegung verzögerte sich bis nach Heimkehr des Schiffes nach Hamburg am 19. August. Sie ergab rund 4000 Taler Verlust, im ganzen enthielten die 214 Fässer 1943 Zentner Palmöl. Troschel erstritt sich noch durch Anrufung des Finanzministers von der Seehandlung eine Entschädigung von 200 Taler für seine, durch die Blockade über Gebühr verlängerte, für ihn ergebnislose Tätigkeit.

Im Oktober 1837 schlug ein Sohn ihres Agenten, Konsul Bahre in Altona, der Seehandlung vor, die in Hamburg liegende „Danzig" zum Walfischfang im Südpolarmeer auszurüsten. Die Seehandlung lehnte zunächst ab; erbat aber Ende Dezember 1838 von Bahre nähere Angaben über die Rentabilität eines solchen Unternehmens.

Am 18. Dezember 1838 teilte der Minister des Äußern der Seehandlung einen Bericht des Ministerresidenten bei den Vereinigten Staaten über die Einführung des Walfischfanges, von den preußischen Ostseeprovinzen aus, mit. Dieser ist schon 1835 dem Handelsminister vorgelegt, der es aber nicht für angezeigt hielt, Staatsmittel dazu herzugeben. Jetzt hat v. Rönne einen Bremer Kaufmann, der selbst den Walfischfang betreibt, an der Hand, der erbötig ist, mit staatlicher Unterstützung einen derartigen Versuch zu machen. Die Seehandlung sei vielleicht in der Lage, diesen zu unterstützen.

Am 4. Februar 1839 antwortete die Seehandlung, daß die Ausrüstung eines Walfischfängers in einem preußischen Hafen wegen der schwierigen Beschaffung amerikanischer Sachkundiger große Schwierigkeiten biete und wegen der langen Reisedauer und Ungewißheit des Erfolgs nur als sehr gewagte Spekulation betrachtet werden könne. Obwohl Rother die möglichen Vorteile für die preußische Reederei vollkommen anerkenne, könne er doch für jetzt nicht auf den Vorschlag eingehen.

Ein wiederholter Vorschlag von Louis Bahre vom Februar 1839 fand keine andere Antwort.

Ein Bericht, den der preußische Konsul in Bremen auf Ersuchen des Finanzministers über den von dort aus betriebenen Walfischfang erstattete, bekräftigte die ablehnende Haltung der Seehandlung.

In der Antwort an einen Zoologen, der schon 1846 der Seehandlung eine neue Jagdmethode mit aus Kanonen gefeuerten Harpunen vor-

Digitized by Google

schlug, spricht sich die Seehandlung über die Gründe für ihr bisheriges Ablehnen ausführlich aus:

„Das Gelingen, sowohl in bezug auf Auswahl oder Bau des Schiffes, Art und Kosten der Ausrüstung, Wahl und Stellung der Führer und Mannschaft, den Fang selbst, sowie die damit verbundenen Handelsgeschäfte sind von zu vielen Bedingungen abhängig, deren Erfüllung bei dem Geschäftsbetrieb der Seehandlung nicht mit Sicherheit zu erwarten ist. Der Wettbewerb der schon räumlich und durch ihre große Erfahrung begünstigten Amerikaner erschwert die Sache noch mehr."

Im Jahre 1843 ging das erste Hamburger Walfangschiff in die Südsee, im gleichen Jahr sah das Seehandlungsschiff „Prinzeß Louise" beim Vorbeisegeln an Honolulu dort einen Bremer Walfischfänger vor Anker liegen, schon 1768 ließ Friedrich der Große zwei Expeditionen zum Walfischfang von Emden nach dem nördlichen Eismeer abgehen. —

Für die Seehandlung selbst brachte der Ausfuhrhandel leider keinerlei klingenden Erfolg, sondern nur Verluste, die durch Unternehmungen auf anderen Gebieten ausgeglichen wurden.

Schon am 22. April 1836 hatte Rother in einem Bericht an den König „über die Verluste, welche die Seehandlung bis zum Jahre 1832 inclusive bei ihren Warengeschäften angeblich erlebt haben soll" auf einen Zeitungsangriff zugegeben, daß allerdings bei der im allgemeinen jetzt ungünstigen Konjunktur sich für die nächste Zukunft kein steigender Gewinn verbürgen lasse, der Ausfuhrhandel der Seehandlung müsse aber bei Verminderung des Geschäftsumfanges im Interesse der Landesindustrie und deren überseeischen Absatz aufrecht erhalten werden. Der Verlust beträgt 105 132 Taler 2 Silbergroschen 8 Pfennige. Der König stimmte dem zu, daß das Warengeschäft weiterzuführen sei.

Von 1823 bis zum Schluß des Jahres 1843 sind teils für eigene Rechnung, teils für Rechnung der Eigentümer schlesische und westfälische Leinewand, Tuche und wollene Zeuge, Eisenwaren, Glas, baumwollene Fabrikate, Mehl, Branntwein im Werte von rund 66 Millionen Mark ausgeführt worden, wie die Rothersche Denkschrift vom 18. Februar 1845 angibt. Anlage 6a enthält den Warenbestand am 21. Oktober 1843 im Werte von 1 225 125 Mark.

Im Juni 1847 berichtete Rother dem Könige, daß die Seehandlung mit ihren überseeischen Unternehmungen keine sonderlichen Geschäfte gemacht, sondern dabei die Zinsen und zuweilen auch einige Hundertteile des Kapitals mehr verloren habe, „es ist indeß doch manches Gute zum allgemeinen Besten damit bewirkt worden, bestände der Hauptvortheil auch nur darin, daß die deutschen Fabrikanten und Gewerbetreibenden

Digitized by Google

belehrt worden sind, wie viel ihnen noch zu thun und zu bessern bleibt, wenn sie mit dem Auslande in eine freie Konkurrenz treten wollen".

Wir dürfen dem noch das Verdienst hinzufügen, das die Seehandlung sich dadurch erwarb, daß sie trotz pekuniärer Opfer den Gewerbefleiß des Landes förderte und seinen Erzeugnissen die überseeischen Märkte offen hielt.

Nachdem der eigene Seehandel seit Mitte der dreißiger Jahre allmählich eingeschränkt und nur zur Abschwächung der zeitweiligen wirtschaftlichen Notlage einzelner Industrien und um die überseeischen Märkte den preußischen Fabrikaten offen zu halten, die vaterländische Industrie zu höheren Leistungen anzuspornen, weiter betrieben war, wurde er nach den politischen Veränderungen im Gefolge des Jahres 1848 fallen gelassen, worüber weiter hinten noch zu berichten ist.

Hatte Rother den Seehandel ganz in merkantilistischem Sinne eingeleitet, in der Absicht der preußischen Industrie, Handel und Reederei durch Ausschaltung der Vermittelung der Hansestädte den Nutzen ungeschmälert zu erhalten, so hatten allgemach seine wirtschaftlichen Anschauungen eine Wandlung erfahren. Durch die Macht der Verhältnisse gezwungen, hatte er die Vermittelung annehmen müssen, die er hatte ausschalten wollen, und die Erfahrungen im überseeischen Aus- und Einfuhrgeschäft hatten ihn erkennen lassen, daß bei gegenseitigem Austausch jeder der Handeltreibenden auf seine Kosten kommt und daß für die Aufnahme auf dem Weltmarkt die Güte des Produktes entscheidend ist. Diese zu heben hat er unausgesetzt sich bemüht, aus diesem Bestreben heraus entstanden die verschiedenen Industriebetriebe der Seehandlung als Musteranstalten.

Daß er die Dienste der Seehandlungsagenten über See auch den hansischen Ausfuhrgeschäften zur Verfügung stellte, beweist, daß Rother über die preußischen Grenzpfähle hinaus erkannte, daß der preußische Industrielle und der hansische Exporteur gegenseitig aufeinander angewiesen waren. In ihm war selbst der Hansegeist mit seinem Wahrspruch: Mein Feld ist die Welt! lebendig, er wollte seinen Landsleuten den Weg auf den Weltmarkt weisen, dazu war aber Vorbedingung das Fallen der inneren Schranken, die der deutsche Zollverein dann brachte. Nach seinem Inslebentreten vertrat Rother mit den Interessen des preußischen zugleich die des deutschen Handels.

2. Die Wiederaufnahme der Reederei der Seehandlung, ihr Betrieb und Ergebnis.

Wie wir im vorhergehenden Abschnitte gesehen haben, zwang der Tiefstand der preußischen Reederei die Seehandlung, sich zur Verfrachtung

Digitized by Google

bei ihren ersten Unternehmungen zur Belebung der preußischen Ausfuhr über See Bremer Schiffe zu bedienen. Dies konnte naturgemäß nur ein Notbehelf sein, denn die Ausfuhr der Erzeugnisse heimischer Gewerbetätigkeit konnte nur dann lebensfähig werden, wenn sie unter der preußischen Flagge vor sich ging. Bei den ersten Unternehmungen, mit denen die Seehandlung gleichsam die Fühlhörner ausstreckte, um die überseeischen Marktverhältnisse kennen zu lernen und Erfahrungen im Reedereibetrieb zu sammeln, konnte dies wohl angehen, es empfahl sich sogar, weil es weniger Kosten und Mißgriffe verursachte, die bei der Unbekanntschaft der Seehandlung und auch der preußischen Reederei auf diesem Gebiete unausbleiblich gewesen wären. Während die Seehandlung ihre ersten Erfahrungen im Überseehandel erwarb, war eine günstigere Zeit für die preußische Reederei angebrochen, der sie infolge von Schiffsmangel nicht gerecht werden konnte. Rother sah daher den Zeitpunkt für ein Eingreifen der Seehandlung gekommen, wie er in einem Jahresberichte an den König 1825 ausführt: „Aus dieser Rücksicht und bei meinem lebhaften Wunsche, das Emporkommen der Rhederei und des Seehandels in Euer Majestät Staaten auf alle Weise möglichst zu befördern, faßte ich schon im Jahre 1824 den Plan, unter thätiger Mitwirkung der Seehandlung einen Aktienverein zur Erbauung einer hinreichenden Anzahl Schiffe in Stettin, Danzig, Königsberg zu bilden, und versprach mir von diesem Plane, der mit Beförderung der Rhederei zugleich eine vortheilhafte Verwendung der inländischen Hölzer, und eine einträgliche Beschäftigung der Gewerbe treibenden Klasse verbindet, umsomehr ein günstiges Resultat, da in Euer Majestät Staaten die Mittel vorhanden sind, sowohl hinsichts des Materials, als des Arbeitslohns, Schiffe billiger zu bauen, als in jedem andern Seestaate. Allein meine desfallsigen Eröffnungen und Anerbiethungen fanden in den vorbenannten Seeplätzen, wegen Mangel an Gemeinsinn nicht den gewünschten Eingang, und ich sehe mich genötigt, zur Erreichung meines Zwecks zu andern Mitteln zu schreiten."

Diese andern Mittel bestanden in der Wiederaufnahme der Reederei durch die Seehandlung und ihrer Beteiligung mit je einem Viertel der Kosten an den 16 Neubauten einer Danziger, Swinemünder und Stettiner Firma.

Der Eröffnung der eigenen Reederei war die Gründung eines Kontors der Seehandlung in Stettin, das Rother zum Stapelplatz der preußischen Ein- und Ausfuhr machen wollte, vorhergegangen. Die Rechnungsräte Ebert und Wentzel standen dem Kontor vor, das Ende 1824 seine Tätigkeit eröffnete, die unter der Oberleitung der Generaldirektion in Berlin das überseeische Warengeschäft und die Reederei umfaßte.

Digitized by Google

Aus den vorstehenden Darlegungen Rothers geht hervor, daß er die Übernahme einer eigenen Reederei durch die Seehandlung anfänglich nicht beabsichtigt hat, sondern die Vermittelung des preußischen Überseehandels einer Aktienreederei übertragen wollte, an der sich die Seehandlung mit Kapital beteiligen würde. Erst die Ablehnung seiner Anregung ließ ihm keinen andern Ausweg, da nur so der preußische Überseehandel auf preußischen Schiffen sich vollziehen und Preußen der ihm zukommende Anteil am überseeischen Verkehr gesichert werden konnte. Das erforderliche Anlagekapital, die Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten der Schiffe mußten durch die einkommenden Frachterträge verzinst, amortisiert und gedeckt werden, bei eigener Übernahme des Risiko konnten die Versicherungsprämien für die Schiffe erspart werden. Für das eingeleitete überseeische Warengeschäft bot die eigene Reederei den Vorteil, daß die Seehandlung frei über die Schiffe verfügen, stets durch Bereithaltung von Ausladungen schnelle Expedition und ständige Beschäftigung der Schiffe sichern, die jeweilige Konjunktur bestens ausnutzen konnte. Die preußische Reederei würde durch das Beispiel angeregt, der preußische Schiffbau durch Vorführung von Modellschiffen zum Bau zeitgemäßer, für transatlantische Reisen brauchbarer Schiffe angespornt werden.

So erwarb die Seehandlung im Herbst 1824 das mehrerwähnte Vollschiff „Mentor", 337 Registertonnen, Anfang 1825 das Vollschiff „Prinzeß Louise", 393 Registertonnen, von den Bremer Reedern E. & F. Delius, und im selben Jahre, wie der angezogene Bericht fortfährt: „von der Vorzüglichkeit der Bauart der nordamerikanischen Schiffe überzeugt, hat sie das besonders schnellsegelnde und gutgebaute amerikanische Schiff „Vermont" (118 Registertonnen), jetzt „Christian" genannt, hauptsächlich mit in der Absicht gekauft, daß es zum Modell dienen könne, und es ist erfreulich zu bemerken, wie man seitdem auf den Schiffswerften in Stettin und Neuvorpommern anfängt, die Schiffe nach dem Bedürfnisse der Zeit, auf eine zweckmäßige Weise zu erbauen, so daß ich gegründete Ursache habe zu glauben, daß die eigenen Schiffe der Seehandlung „Mentor", „Prinzeß Louise" und „Christian" theilweise zum Modell gedient haben.

Die Seehandlung selbst wird jetzt ein Schiff für eigene Rechnung in Stettin bauen, und dabei ganz vorzüglich darauf sehen, daß die zweckmäßigste Bauart dabei angewendet werde. Ueber den Erfolg aller dieser Bauten und den Fortgang der Rhederei werde ich nicht ermangeln, Euer Majestät zu seiner Zeit allerunterthänigste Anzeige zu machen, und ich werde einen reichlichen Lohn meiner Bestrebungen darin finden, wenn solche Allerhöchstdero Beifalls gewürdigt zu werden das Glück haben sollten. Die schönste Aussicht zur Erreichung meiner Wünsche ist vor-

Digitized by Google

handen, da jetzt auf allen inländischen Schiffswerften eine ungemeine Thätigkeit herrscht, und die Aufträge des Inn- und Auslandes kaum zu befriedigen sind. Aber erst wenn die diesseitigen Rheder, mit mehreren Schiffen, nach der neueren Bauart zu Schnellseglern eingerichtet, versehen sein werden, werden die direkten Verladungen aus den diesseitigen Ostsee Häfen an Lebhaftigkeit gewinnen. Daß bei diesen Fahrten die Schiffe mit einer Kupferhaut versehen werden, ist fast unerläßliche Bedingung, und da es an Leuten, die das Kupfern der Schiffe verstehen, in Euer Majestät Staaten gänzlich fehlet, so wird die Seehandlung sich bemühen zur Abhülfe dieses Mangels mit zu wirken, insofern der jetzt Statt findende lebhafte Schiffbau nicht von selbst dergleichen Leute heranziehet.

Hiernächst läßt sich erwarten, daß die diesseitige Schiffahrt einen höheren Rang als bisher einnehmen und der gute Ruf, den ihr jetzt die Dänen und Schweden hauptsächlich zollen, allgemeiner werden werde."

Aus diesem Berichte geht klar hervor, daß die Reederei der Seehandlung dem höheren Zwecke dienen sollte, die preußische Reederei und Schiffbau zu fördern.

Das in Stettin erbaute Schiff war die 1827 dort vom Stapel gelaufene Brigg „Kronprinz von Preußen", 232 Registertonnen, der 1827 das Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", 304 Registertonnen, und 1828 die Brigg „Elisabeth Louise", 180 Registertonnen, beide in Swinemünde erbaut, folgten. „Mentor" wurde 1832 wegen Altersschwäche verkauft, „Christian" blieb 1829 verschollen, die schlechte Lage der gesamten Reederei im Anfang der dreißiger Jahre verbot zunächst einen Ersatz dieser Schiffe. 1835 erst wurde das Vollschiff „Danzig", 690 Registertonnen, bei dessen Erbauung in Danzig die Seehandlung beteiligt war, angekauft, dafür kam Ende 1836 „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" durch Strandung in Abgang. Erst im Jahre 1845 wurde dieser Verlust durch das auf Rechnung der Seehandlung in Vegesack erbaute Vollschiff „Preußischer Adler", 480 Registertonnen, ersetzt, 1845/46 ließ sie wieder in Danzig ein Vollschiff „Merkur", 495 Registertonnen, erbauen, als Ersatz für die ausgeschiedene „Prinzeß Louise". Die Reederei hat also durchschnittlich aus vier Schiffen bestanden, die den damaligen Anforderungen an Ladefähigkeit durchaus entsprachen mit Ausnahme der „Danzig", welche wegen ihrer Größe nicht überall verwendet werden konnte. Zur Beurteilung dieser Frage sind aus einem Berichte des preußischen Konsuls Werner in Le Havre vom 10. Juni 1841 an den Handelsminister die Angaben über die übliche Schiffsgröße angeführt auf Reisen nach:

Westindien und Brasilien . . Schiffe von 300—350 Reg.-Tonnen
Havanna und Haiti . . . „ „ 150—200 „

Digitized by Google

dem La Plata . . . . Schnellsegler von 180—200 Reg.-Tonnen
den ostindischen Gewässern . „ „ 350 und mehr „
der Westküste Südamerikas . Schiffe „ 200—300 „
Mexiko . . . . . „ „ 160—200 „

Nach allen diesen Teilen des Erdballs richteten sich die Reisen dieser scharfen, gut gebauten, bestückten, schnellsegelnden, schönen Schiffe. Rothers ganzer Stolz und Freude, auf deren Geschichte weiter hinten noch ausführlicher einzugehen sein wird. Sie trugen nach Mexiko, Peru, Chile, Havanna, St. Thomas, Haiti, La Guayra, Neu-Orleans, New-York, Rio de Janeiro, Montevido, Manilla, Kanton, Singapore, Kalkutta, um nur die wichtigsten Häfen zu nennen, teils für eigene Rechnung der Seehandlung, teils auf Konsignation der Eigentümer schlesische und westfälische Leinewand, Tuch und Wollwaren, Eisenwaren, Glas, Baumwollwaren, Mehl, Branntwein und brachten von dort Rückladungen gleicherweise von Landeserzeugnissen zurück.

Bei den ersten Entsendungen war für die kaufmännischen Geschäfte ein Superkargo an Bord. Es handelte sich ja darum, die Marktverhältnisse zu erkunden und Vertreter für die Reederei zu gewinnen, die den Vertrieb der Waren und die Besorgung von Rückfrachten übernahmen. War auf den ersten Reisen die Seehandlung fast alleiniger Befrachter, so verminderte sich mit der Einführung und Aufnahme preußischer Industrieerzeugnisse in den überseeischen Plätzen mehr und mehr ihre Beteiligung an der Ladung, sie stellte den Fabrikanten und Kaufleuten ihre Schiffe entweder in Charter ganz oder den Laderaum gegen die übliche Fracht zur Verfügung. Im letzten Falle mußte sie sich allerdings meist an der Ladung beteiligen, für die Rückfrachten bildete dies die Regel. Die Ausladung oder Chartepartie besorgte das Kontor, das auch durch seine Korrespondenten für Rückfracht sorgte. Einzelne Schiffe wurden auch zur Auswandererbeförderung von Bremen nach Nordamerika verchartert. Die Schiffe fuhren meist unversichert, was bei ihrer vorzüglichen Bauart und Ausrüstung und den tüchtigen Kapitänen auch kein Bedenken hatte. Jedesmal wurde vor Antritt einer Reise unter Berücksichtigung des Zustandes des Schiffes, der Jahreszeit, des Reisezieles erwogen, ob eine Versicherung des Schiffskörpers geboten sei und diese, wenn nötig, ausgeführt. Immer erhielten die Kapitäne Anweisung, ob sie die Rückreise unversichert machen sollten, ebenso wie über die wünschenswerte Rückladung. Die Reederei hatte in ihrem fast dreißigjährigen Bestehen, währenddessen ihre Schiffe unausgesetzt in Fahrt waren, nur den Verlust von zweien zu beklagen. Der Satz erscheint hoch gegenüber dem durchschnittlichen Bestande von vier Schiffen, nicht aber gegenüber den ausgeführten 133 Rundreisen.

Digitized by Google

Die Oberleitung der Reederei behielt sich die Generaldirektion vor, nach deren Anweisungen das Stettiner Kontor die Ausführung zu leiten hatte. Den in ihm tätigen Beamten muß das Zeugnis ausgestellt werden, daß sie sich in die ihnen zunächst ganz fremden Reedereigeschäfte mit Verständnis und Eifer eingearbeitet haben. Wenn für die seemännisch-technische Seite das gleiche Verständnis nicht vorhanden war, so ist das wohl zu entschuldigen durch die Sprödigkeit des Gegenstandes. Dem Kontor fiel auch die gesamte Ausrüstung der Schiffe, die Sorge für ihre Instandhaltung, die Prüfung der Abrechnungen der Kapitäne, Agenten, Korrespondenzreeder zu. Es erteilte den Kapitänen die Anweisungen über die Reisen, die Rückfrachten und ihr Verhalten, es stellte die Vorschriften für den Schiffsbetrieb, die Mannszucht auf. Auf Anfordern der Generaldirektion machte das Kontor die Vorschläge für die Verwendung der Schiffe, wie sie z. B. aus dem Jahre 1842 erhalten sind.

Am 20. Oktober forderte Rother von Rechnungsrat Ebert Vortrag über die weitere Verwendung der drei demnächst zurückerwarteten Seehandlungsschiffe „Danzig", „Kronprinz von Preußen", „Elisabeth Louise". Ebert legte am 25. eine Denkschrift über den Stand der Reedereigeschäfte vor. „In neuester Zeit ist stets darauf gehalten worden, die Seehandlungs-Schiffe ohne großen Aufenthalt in beständiger Fahrt zu halten; dabei hat aber auch die Erfahrung gelehrt, daß nur dann eine rasche Expedition zu erzielen ist, wenn die Rhederei selbst sich bei den Befrachtungen durch Beiladung für eigene Rechnung interessirt."

Die Frachtsätze sind jetzt überall so stark geworfen, so daß besonders bei Fahrten in tropischen Gegenden nicht zu begreifen ist, wie die Reeder noch bestehen können. Die Seehandlungsschiffe sind daher zu solchen Frachtsätzen verchartert, daß die Reederei einigermaßen bestehen konnte, sie mußte dafür allerdings sich mit $^3/_5$ oder $^1/_2$ Anteil an der Rückladung beteiligen. Dabei hat sie, wie alle Importeure in letzter Zeit, Schaden erlitten, zur Zeit scheinen sich die Preise zwischen den tropischen Plätzen und den Nordseehäfen einigermaßen ausgleichen zu wollen.

Um dies Risiko zu vermeiden, könnten die Seehandlungsschiffe ohne eigene Beiladung bloß für fremde Rechnung in Fracht gelegt werden, dann läßt sich aber der Aufenthalt in den Häfen nicht voraussehen, sie würden sehr lange in einem Hafen liegen müssen, um volle Fracht zu finden und im Wettbewerb mit anderen Schiffen Güter zu niedrigsten Frachtsätzen annehmen. „Das ist für Seehandlungsschiffe bisher nicht für geeignet befunden." „Danzig" eignet sich wegen seiner Größe, 460 Last, nicht dazu, auf Frachtsuche zu gehen, sie würde ohne Beteiligung der Seehandlung an der Rückladung zu lange Liegezeit haben, um voll zu werden. „Danzig" hat bisher auf zwei jährlichen Reisen

Digitized by Google

nach Havanna bei jeder 3000 Taler Überschuß erzielt. Sie steht jetzt neu verzimmert mit 27 000 bis 28 000 Taler zu Buch, 60 Taler für die Last. „Kronprinz von Preußen" hatte auf der letzten Vercharterung 500 Taler Überschuß in $^1/_2$ Jahr, er eignet sich am besten zur Fahrt nach Westindien. Er steht mit rund 10 000 Taler = 70 Taler die Last zu Buch.

Die Unternehmungen nach Mexiko sind bis jetzt in jeder Beziehung die vorteilhaftesten gewesen.

„Elisabeth Louise" muß neu gekupfert werden nach Heimkehr." —

In welcher Weise im einzelnen die Reederei betrieben wurde, möge an dem 304 Registertonnen großen Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" gezeigt werden, dessen Akten vollständig erhalten sind.

Das Schiff wurde Ende 1828 in Hamburg nach Rio de Janeiro beladen, der dortige Konsul und Handelsagent war vom Kontor ersucht, für Rückfracht zu sorgen. Der Kapitän erhielt die Anweisung, dort Fracht für Valparaiso zu nehmen und von da mit Weizen nach Rio zurückzufahren. Für die Heimreise sollte er wieder Fracht suchen, auf Rechnung der Seehandlung sollte das Schiff nur im Fall, daß gar keine Fracht zu haben sei, beladen werden.

Im April 1830 ging das Schiff nach Neu-Orleans. Die Fracht betrug nur 515,77 Mark Banko und 115 Mark Banko für einen Fahrgast. Nach Rückkehr wurde es, da in Hamburg nur wenig Fracht für La Guayra zu haben war, angewiesen, Mauersteine als Ballast zu kaufen und in La Guayra zu verkaufen. Für Rechnung der Seehandlung wurden 104 Kisten Leinen und 10 Musterkisten verladen, die Ausfracht betrug 1038,45 Mark Banko. Trotzdem das Schiff im Frühjahr 1831 in La Guayra keine volle Rückfracht fand, war die Seehandlung mit den guten Frachtsätzen zufrieden.

Im August desselben Jahres wurde es an das Haus Schütte, Poß & Cie. in Valparaiso verchartert, es sollte nur drei Monate an der Westküste bleiben und für jeden Tag mehr 60 Mark Banko erhalten. Die Charter betrug 1200 £, der Kapitän sollte nach Abzug der Unterhaltungskosten davon 25 000 Mark Banko zum Ankauf von Landeserzeugnissen in Brasilien verwenden. Dies wurde jedoch nicht nötig, da das Schiff in Bahia an ein Handelshaus für die Rückreise verchartert wurde.

In Neu-Orleans mußte es im Jahre 1832 mangels Rückfracht wegen der Kriegsgefahr in Europa 200 Ballen Baumwolle auf Rechnung der Seehandlung einnehmen. 1833 war der Hamburger Hafen voller Schiffe, so daß ohne Beteiligung des Reeders an Fracht nicht zu denken war. Das Schiff ging mit Mauersteinen als Ballast nach Neu-Orleans, wo eine Rück-

Digitized by Google

ladung Baumwolle vom Kontor gesichert war. Dies erwies sich aber als trügerisch, so daß der Kapitän nach Havanna ging und von dort mit einer Ladung Zucker, von der die Seehandlung 400 Kisten auf eigene Rechnung übernehmen mußte, heimkehrte. Die nächste Reise nach Neu-Orleans brachte Fracht. Im Juni 1834 besorgte der Rechnungsrat Ebert selbst in Hamburg eine Charter nach Havanna, die Seehandlung sandte für 5--6000 Taler Leinen mit. 1835 fand sich ebenfalls eine Charter nach Matanzas und Havanna und zurück zu 4 £ für die Last, nach dieser Reise fuhr das Schiff mit Mauersteinen nach Neu-Orleans und erhielt dort Rückfracht von Baumwolle und Mais.

Da sich keine andere Fracht fand und die Seehandlung schon früher auf die von Bremen aus aufgenommene Beförderung von Auswanderern nach Nordamerika aufmerksam geworden war, so beschloß sie eine Vercharterung des Schiffes hierzu. Im Mai 1836 charterte J. C. Wichelhausen in Bremen das Schiff für eine Reise nach Baltimore für $19^1/_2$ Taler Gold für jeden Fahrgast, dessen Verpflegung einschließlich des Wassers und Brennholzes, die Einrichtung zur Unterbringung der Fahrgäste und der Küche er übernahm. Das Schiff wurde in Bremen unter Aufsicht des amerikanischen Konsuls vermessen. 90 Fahrgäste wurden eingeschifft, der von ihnen nicht beanspruchte Raum verblieb der Seehandlung als Frachtraum. Als Rückfracht brachte das Schiff Tabak nach Bremen, von wo es Ende Dezember eine zweite Fahrt in Charter mit 102 Fahrgästen antrat, mit denen und der ganzen Besatzung es bei Godwin Sands verloren ging. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" war stets unversichert gefahren.

Außer „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" ist auch „Danzig" zur Überfahrt von Auswanderern verchartert worden, für „Kronprinz von Preußen" mußte die Seehandlung eine dahinzielende Anregung des Finanzministers im Jahre 1848 ablehnen, da die Kosten der Einrichtung durch die niedrigen Fahrgelder und die Rückfracht nicht gedeckt werden würden.

Jedenfalls hielt die Seehandlung ihre Schiffe möglichst ununterbrochen in Fahrt, da sie so am besten ausgenutzt wurden und das Stilliegen in Hamburg nicht unbedeutende Kosten verursachte, so z. B. für „Danzig" 563 Taler, „Kronprinz von Preußen" 323 Taler, „Elisabeth Louise" 302 Taler, ungerechnet die Zinsen des Anlagekapitals monatlich.

Stettin war zum Sitze der Reederei gewählt, weil Rother diesen Platz zum Stapelplatz der preußischen Aus- und Einfuhr und den mit vielen Kosten gebauten Swinemünder Hafen dem Seeverkehr nutzbar machen wollte. Das Kontor blieb auch dort, als die auf Stettin gesetzten Erwar-

Digitized by Google

tungen sich nicht erfüllten. Stettin fehlten die Handelsbeziehungen zum Hinterlande, um ganze Schiffsladungen kolonialer Erzeugnisse vorteilhaft dort abzusetzen, der Sundzoll verteuerte die meisten Kolonialwaren gegenüber dem Bezug über Hamburg. Nach den ersten verlustreichen Versuchen sah sich die Seehandlung gezwungen, die Expedition ihrer Schiffe nach Hamburg zu verlegen. Dadurch entstand ein schleppender Geschäftsgang zwischen Berlin, Stettin und Hamburg, der gerade bei einem Betrieb, der, wie die Reederei, schnellstes Ergreifen der günstigen Gelegenheit erfordert, besonders nachteilig wirkt und wohl auch zu den ungünstigen Ergebnissen beitrug.

Als Beispiel für diese Verhältnisse sei angeführt, daß im August 1829 Kapitän Reintrock für „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" in Antwerpen eine Fracht nach Swinemünde angenommen hatte, während die Generaldirektion das Schiff in Hamburg neu beladen wollte, das Kontor dagegen eine Fracht nach Bordeaux abgeschlossen hatte. So kann es nicht wundernehmen, daß es zuweilen zwischen der Generaldirektion und dem Stettiner Kontor zu Auseinandersetzungen kam, wie beispielsweise in folgendem Falle:

Unterm 24. November 1827 spricht die Generaldirektion dem Stettiner Kontor ihr Bedauern darüber aus, daß sich für „Kronprinz von Preußen" in Bordeaux keine Rückfracht gefunden habe. Das Kontor werde daraus entnehmen, wie vorsichtig man in Zukunft bei Aussendung von Schiffen sein müsse, ihre Ankunft rechtzeitig vorher den Agenten im Bestimmungsorte anzeigen müsse, wie es auch im vorliegenden Falle habe geschehen können und daß man auch die Beziehungen zu heimischen Kaufleuten, die Einkäufe in Bordeaux machten, hätte benutzen müssen. Dabei verstehe es sich von selbst, daß das Kontor „durch ein freundliches, zuvorkommendes Benehmen die betreffenden . . . zur Leistung dergleichen Dienste bereitwillig zu machen suchen muß." Gegen diese recht deutliche Vorhaltung verwahrte sich das Kontor, es sei sich hinsichtlich des „Kronprinz von Preußen" keinerlei Vernachlässigung bewußt. Es habe nur beiläufig durch einen Kahnschiffer, nicht durch die Generaldirektion selbst, erfahren, daß diese Wein aus Bordeaux erwarte und daraufhin den Kapitän Wallis angewiesen, sich bei dem betreffenden Weinhändler zu erkundigen, der ihn aber abschlägig beschieden habe. Korrespondenten habe das Kontor in den wenigsten europäischen Plätzen, da sein Warengeschäft nur mit transatlantischen statthabe. Das Schreiben schließt: „Bey dem Bewußtseyn, stets nach allen Kräften und nach unserem besten Wißen die Geschäfte des Instituts zu leiten, mußte die Bemerkung in fine des verehrlichen Schreibens . . ., wenn sie einen Vorwurf enthalten sollte, nicht anders als höchst schmerzhaft für uns seyn."

Digitized by Google

Erst am 1. Juli 1833 wurde das Stettiner Kontor nach Berlin verlegt, wo es im unmittelbaren Verkehr mit der Generaldirektion die Reedereigeschäfte zweckentsprechender wahrnehmen konnte.

Außer diesen inneren Schwierigkeiten des Verwaltungsapparats wirkte noch ungünstig auf das Geschäftsergebnis ein, daß die Seehandlungsschiffe zu teuer kamen und zu teuer fuhren. Rother ging von dem an sich richtigen Grundsatze aus, daß die Seehandlungsschiffe der hohen Aufgabe, die preußische Flagge im Auslande vorteilhaft einzuführen, auch in ihrem Äußern und im Auftreten ihrer Kapitäne entsprechen müßten. Sie sollten hinter den Schiffen der ältern Seehandelsstaaten hierin nicht nur nicht zurückstehen, sondern sie womöglich übertreffen, wie der Schriftwechsel mit dem Kommerzien- und Admiralitätsrat A. Gibsone-Danzig beweist. Dieser hatte über die Rückwirkung der seiner Ansicht nach viel zu kostbaren Kajütseinrichtung und des Äußern der Seehandlungsschiffe auf den Reedereibetrieb und -Verdienst geurteilt: „Es wird freilich mein Zweck als Kaufmann, daß das Schiff verdiene, geschmälert, anderseits kommt der Kostenpunkt auch bei der Seehandlung nicht so wie bei einem Kaufmann in die Waage, indem das Publikum von derselben mehr verlangt, wie von letzterem. Das besondere Uebel dabei ist nur, daß die Capitains auch sich dabei an größere Ausgaben, wie nötig gewöhnen." Ein Schiff wie „Merkur" habe solche inneren Einrichtungen, daß es kaum je auch nur die Hälfte von dem verdienen könne, was ein anderes derartiges Schiff verdienen kann.

Die Seehandlung erlaubte sich darauf „zu bemerken, daß da unsere Schiffe fast immer nur zu Reisen nach entfernten Weltgegenden gebraucht werden und uns daran gelegen ist, daß die Preußische Flagge bei den fremden Nationen an Ansehen gewinnt, wir schon genöthigt sind, sowohl auf die Bauart als auch auf die äußere Ausstattung unserer Schiffe etwas mehr zu verwenden, als dies bei gewöhnlichen Kauffahrtei-Schiffen nothwendig ist und zu geschehen pflegt."

Der langjährige Superkargo und Agent der Seehandlung O'Swald äußerte sich in einer Denkschrift vom 20. März 1850 zu dieser Frage:

„Die Ursache, weshalb die Königlichen Seehandlungsschiffe bisher nicht im Stande gewesen sind, gleich anderen Privatschiffen vorteilhaft zu fahren, liegt einfach darin, daß die Königlichen Seehandlungsschiffe bisher unter zu großen Kosten gefahren, und daß an die Vercharterung dieser Schiffe gewöhnlich Bedingungen geknüpft gewesen sind, welche ein Privat-Rheder entweder vermeidet, oder solche Bedingungen durch entgegentretende, für die Rhederei vortheilhafte zu compensieren sucht."

Digitized by Google

Eine der Hauptursachen liege in der zu starken Bemannung der Schiffe, wodurch die Heuer- und Verpflegungskosten bedeutend größer als auf den bestbeleumundeten Hamburger Schiffen wurden, z. B. habe „Preußischer Adler" einschließlich des Kapitäns 25 bis 28 Mann, gleich große, vom Lloyd in der 1. Klasse versicherte Hamburger Schiffe dagegen nur 18 Mann. Dadurch ergeben sich für jenes 30 v. H. Mehrkosten jährlich. —

Bei den weiten überseeischen Reisen spielt die Schnelligkeit des Schiffes eine große Rolle, in je kürzerer Zeit es die Reise zurücklegt, um so eher ist es zu einer neuen verfügbar, das in ihm festgelegte Kapital wird besser ausgenutzt. Schnelligkeit aber bedingt schärfere Formen und dadurch Verminderung des Laderaums. Zur vollen Ausnutzung der Schnelligkeit mußten dauernd viel Segel gefahren werden, zu deren Bedienung eine stärkere Mannschaft nötig war, als sie sonst Kauffahrer gleicher Größe führten. Diese war auch erwünscht, um sich die in den fernen Gewässern noch auftretenden Seeräuber vom Leibe zu halten. Die Schiffe waren deswegen auch bestückt, durch das Gewicht der Geschütze, Handwaffen und Schießbedarf wurde die Ladefähigkeit für Frachtgüter weiter beeinträchtigt, während die starke Besatzung durch die vermehrten Heuer- und Verpflegungsunkosten den Ertrag der Reisen ungünstig beeinflußten. Dazu war den Kapitänen untersagt, Fracht zu jedem Preise anzunehmen und dadurch die Privatreeder zu schädigen. Dagegen sollten sie überall so auftreten, wie es die Rücksicht darauf, daß sie „Königliche" Schiffe führten, gebot, also eine Repräsentation üben, wie sie sonstige Kauffahrer nicht nötig haben. Die Schiffe mußten dementsprechend in den ausländischen Häfen stets gut in Farbe, die Zierate an Deck blitzblank und die hübsch ausgestatteten Kajüten so gehalten sein, daß sie jederzeit auch hochgestellte Besucher, Konsuln, Regierungsvertreter aufnehmen konnten.

Waren so schon die laufenden Unterhaltungskosten höher als bei Privatreedereien, so kam noch kostenvermehrend hinzu, daß die Ladung aus Waren bestand, denen im Auslande erst ein Markt eröffnet werden sollte. Solange die Seehandlung in den fremden Hafenplätzen noch keine Geschäftsverbindungen angeknüpft, noch keine Vertretung oder Agenten in den ansässigen Handelshäusern gewonnen hatte, mußten die Schiffe solange im Hafen liegen oder von Hafen zu Hafen versegeln, bis sie ihre Ladung verkauft hatten und für den Erlös Rückladung ankaufen konnten. Dadurch verlängerten sich die ersten weiten Reisen der Seehandlungsschiffe und damit wuchsen die Kosten ungemein, die nötige Mitgabe eines kaufmännischen Vertreters, eines Superkargo, vermehrte noch die Ausgaben.

Digitized by Google

Das alles waren aber Un- und Mehrkosten, die durch die besondere Aufgabe der Seehandlung bedingt waren, nicht bloß den preußischen Reedern den Weg auf die Weltmeere zu zeigen, sondern auch der preußischen Industrie Absatzmärkte über See zu eröffnen. Es waren Verluste, die zugunsten des höheren Zwecks getragen werden mußten. Sie verringerten sich auch in dem Maße, als die Seehandlung Korrespondenzreeder und Agenten in allen Teilen der Welt fand und das Vertrauen der heimischen Industriellen und Exporteure stieg, so daß die Seehandlung nicht mehr gezwungen war, die Ladungen ganz auf eigene Kosten und Gefahr zu beschaffen, sondern nur den Laderaum ihrer Schiffe für die Befrachter zur Verfügung zu stellen oder die Schiffe ganz zu verchartern, auch für die Rückfahrt Ladung nicht mehr auf eigene Kosten zu beschaffen brauchte.

Dem Auf und Ab des Reedereigeschäfts, wie es durch die wirtschaftliche Lage sich ergab, war sie zudem in höherem Maße unterworfen, da sie, um die angeknüpften Verbindungen zu unterhalten und den eingeleiteten Ausfuhrhandel in Gang zu halten, auch zu ungünstigen Frachtzeiten ihre Schiffe fahren lassen mußte, wo Privatreeder die ihren auflegten. Aus diesem Grunde wurde die schon im Jahre 1832 vom König nahegelegte Verminderung der Reederei vorderhand noch hinausgeschoben und auch 1843 auf wiederholte Mahnung noch nicht zur Auflösung geschritten.

Wenn die Seehandlungsschiffe auch Dank ihrer besonderen Flagge und der Wimpelführung jenseits der Linie weniger Belästigungen durch die Hafenbehörden ausgesetzt waren als andere Kauffahrer, so litten sie doch mit diesen an der Unsicherheit aller Verhältnisse, wie sie der fehlende Schutz einer Marine und die politische Zersplitterung Deutschlands mit sich brachte, die eine kräftige Entwicklung der Handelsflotte zurückhielt. Wie störend dies in Reedereikreisen empfunden wurde, zeigt eine im Jahre 1840 zunächst auf kaufmännischem Wege, später als Flugblatt verbreitete Aufforderung Hamburger an alle deutschen Reeder sich zusammenzuschließen, zur Abwehr der Zurücksetzungen, welche ihre Flaggen in mehreren Seestaaten erfahren. Sie war dem preußischen Minister des Äußern von einem Herrn Hänlein in Hamburg zur Kenntnis gebracht und als „merkwürdige Aufforderung" dem Handelsminister mitgeteilt.

Merkwürdig allerdings mußte sie damals wohl erscheinen, da sie ein gemeinsames Vorgehen der norddeutschen Seestaaten gegen das Ausland herbeiführen wollte, zur Erlangung gleicher Vorteile für die Kauffahrer aller Bundesstaaten, die doch jeder für sich Verträge mit jenen schließen konnten. Um dieses uns heute ganz merkwürdig erscheinenden

Digitized by Google

Zustandes willen möge der Inhalt der Aufforderung um so mehr hier wiedergegeben werden, als die Hamburger Reeder schon damals erkannt hatten, daß nur enger Zusammenschluß der deutschen Einzelstaaten und Schutz durch eine Marine dem Auslande gegenüber, Deutschland seinen Anteil am Seeverkehr sichern konnte.

Sie führen aus: Je kräftiger Deutschland auf allen Handelsgebieten dem ausländischen Wettbewerb entgegengetreten ist, um so auffallender erscheint die untergeordnete Stellung der Kauffahrteiflotte und der bedeutende Anteil, den sie Schiffen fremder Flagge an der eigenen Schifffahrt gestattet. In Frankreich ist beim eigenen Seehandel ein Drittel, in England einhalb, in den Vereinigten Staaten drei Viertel der eigenen Handelsmarine beteiligt. Die deutsche hat sich ungeachtet mancher augenscheinlichen Vorzüge hinsichtlich der Schiffbaustoffe, Ausrüstungs- und Bemannungskosten nicht aus ihrer verhältnismäßigen Unbedeutendheit zu erheben vermocht.

Die Ursachen sind hauptsächlich der Mangel eines wirksamen Schutzes nach außen, die der fremden Flagge ohne Entgelt eingeräumten Rechte in deutschen Häfen und die durch beides bedingte Unmöglichkeit erfolgreichen Wettbewerbes mit fremden Kauffahrteien.

In England sind die deutschen wie andern Schiffe auch von der Einfuhr überseeischer Erzeugnisse, dem Küstenhandel, dem Handel mit und zwischen seinen Kolonien ausgeschlossen.

Frankreich erhebt Zuschlagzölle für fremde Flaggen, Spanien und Portugal desgleichen, ebenso Schweden, Finland, Holland, Belgien, Italien. Auch jenseits des Ozeans ist es nicht anders.

Demgegenüber schwinden die Vorteile des unleugbaren Aufschwungs der Gewerbetätigkeit, Handels, Ackerbaues, Unabhängigkeit des Verkehrs von fremdem Einfluß. Die Geduld Deutschlands den fremden Bedrückungen seines Seehandels gegenüber hemmt die Entwicklung seiner Kauffahrtei und ruft stets neue hervor.

Dieser Zustand hat seinen Grund darin, daß den fremden Seestaaten gegenüber nur die Interessen der deutschen Einzelstaaten, nicht ganz Deutschlands vertreten werden. Die Einigung der deutschen Staaten zur Aufrechterhaltung ihrer gemeinsamen Interessen zum gegenseitigen Schutz ihrer Flaggen, müßte unzweifelhaft den Verhandlungen mit fremden Mächten einen bisher stets entbehrten Nachdruck, den gemeinschaftlich zu treffenden Maßregeln die nötige Kraft verleihen. Sie ist das einzige Mittel, die Reederei von den Fesseln ihrer Entwicklung zu befreien. Dazu mögen sich alle deutschen Reeder zusammenschließen und in diesem Sinne auf ihre Regierungen einwirken. —

Digitized by Google

Durch die dänische Blockade der deutschen Küsten in den Jahren des Kampfes um Schleswig-Holstein machte sich das Fehlen einer Marine besonders schwer fühlbar. Die Seehandlungsreederei erlitt durch das gezwungene Stilliegen ihrer Schiffe schweren Schaden.

Daß die Ergebnisse der Reederei nicht günstig waren, ist schon früher angeführt. Dies trat namentlich in den für die Reederei allgemein sehr ungünstigen Jahren 1830—1833 zutage und veranlaßte die Generaldirektion wiederholt zu der Mahnung, bei der Ausrüstung und dem Betrieb der Schiffe mit der äußersten Sparsamkeit zu verfahren, auch die Besatzung nach Möglichkeit zu verringern.

Bereits am 31. Mai 1831 schrieb die Generaldirektion an das Stettiner Kontor: „Nach den Resultaten, welche unser Rhederei-Geschäft bisher geliefert hat und nach den allgemeinen Königlichen Bestimmungen ist unser Augenmerk möglichst dahin zu richten, die Zahl unserer Schiffe, soweit es immer thunlich sein wird, zu vermindern."

Am 22. Oktober 1832 bescheidet sie Herrn Thomsen, den Käufer des „Mentor": „muß ich bedauern, Ihrem Antrage, das Seehandlungs-Institut einen Antheil an diesem (umgebauten) Schiffe nehmen zu lassen, nicht willfahren zu können, da dasselbe weit entfernt seine Rhederei noch mehr ausdehnen zu wollen, vielmehr auf deren Beschränkung bedacht ist."

In den vierziger Jahren trat dann wieder ein Tiefstand des Reedereigeschäftes ein, der die Frage der Auflösung der Seehandlungsreederei nahelegte. Er wurde aber überwunden und in der Folgezeit wurden noch zwei Schiffe neu gebaut. Ein Verzeichnis sämtlicher gemachten Frachten ist noch erhalten, doch ist von seiner Wiedergabe abgesehen, da mangels Angaben über den Buchwert der Schiffe und die Kosten der Reise, sich Schlüsse auf die Ergebnisse nicht ziehen lassen. Wir müssen uns mit der auf der Rotherschen Denkschrift beruhenden Angabe zufrieden geben, daß der Verlust der Reederei der Seehandlung ungefähr die Zinsen des Anlagekapitals ausmachte.

War somit die Reederei ein kaufmännischer Mißerfolg, dessen Gründe wir kennen gelernt haben, so ist festzustellen, ob diesem nicht Erfolge gegenüberstehen, die sich in Zahlen nicht unmittelbar ausdrücken lassen.

Die fördernde Einwirkung der Seehandlung auf den preußischen Schiffsbau ist bereits erwähnt worden. Ihr tritt zur Seite die auf Rothers Anregung 1825 in Stettin ins Leben gerufene See-Assekuranz-Gesellschaft, an der sich die Seehandlung beteiligte, und die der König durch Übernahme einer bedeutenden Anzahl Aktien „seines Beifalls zu würdigen geruht hatte". Sie brachte der gesamten preußischen Reederei Nutzen, da

Digitized by Google

sie dieselbe von hansischen und englischen Gesellschaften unabhängig machte.

Um den bisher von den preußischen Schiffsführern häufig begangenen Mißbräuchen bei Havereien und Verklarungen abzuhelfen, hatte Rother 1825 bei den zuständigen Ministerien Anträge gestellt, deren Erfolg der Reederei zugute kam.

Von seinen Bemühungen, eine authentische Auslegung des Begriffes „nationales Schiff" zu erlangen, ist bereits die Rede gewesen.

Die Erwirkung der Anrechnung der Seefahrzeit auf preußischen außerhalb der Ostsee fahrenden Schiffen auf die Militärdienstpflicht, wird weiter unten zur Sprache kommen; diese und die Ausbildung tüchtiger Seeleute für die Große Fahrt auf den Seehandlungsschiffen sorgte für Nachwuchs und hob den preußischen Seemannsstand.

Das Hauptverdienst der Seehandlungsreederei ist aber die Einführung der preußischen Flagge in den Häfen Südamerikas, Mexikos und Chinas. Daß sie diese dauernd dem preußischen Seeverkehr erschloß, daß die Seehandlung zu einer Zeit, wo die preußischen Schiffe sich kaum jenseits des englischen Kanales zeigten, als an den Schutz durch eine Flotte noch nicht zu denken war, dies leistete, wiegt die Verluste der eigenen Reederei, die übrigens aus den Gewinnen anderer Unternehmungen gedeckt wurden, weit auf.

Ihr Beispiel hatte den Erfolg, daß sich im Jahre 1839 in Wolgast eine Aktienreederei bildete, die ihre Schiffe ständig zwischen Hamburg und Südamerika in Frachtfahrt hielt und dabei gute Geschäfte machte, daß im Jahre 1845 38 preußische Schiffe zwischen fremden europäischen Häfen und Amerika, Westindien, Afrika fuhren.

Wie langsam ihr Beispiel wirkte, davon zeugen folgende Angaben: in Danzig lief das erste gekupferte Schiff 1840 von Stapel, im Jahre 1851 besaß die gesamte preußische Reederei 46 gekupferte, für Tropenreisen geeignete Schiffe, nur 5 % des Gesamtbestandes, im Jahre 1869 erst 155 und dabei waren in den fünfziger Jahren die Fesseln gefallen, die zur Zeit der Reederei der Seehandlung die preußische Reederei knebelten: die englische Navigationsakte und der Sundzoll. Da auch die spätere Entwicklung der deutschen Ostseereederei ein immer weiteres Zurückbleiben gegen die Nordseereederei zeigt, so werden wir in der Annahme nicht fehlgehen, daß mehr noch wie in den ungünstigen Zoll- und Wirtschafts-Verhältnissen, in der ungünstigen Lage der Ostseehäfen zum Weltmeer die Ursache dieser Erscheinung zu suchen ist.

Digitized by Google

3. Die Schiffe und ihre Geschichte.

a) Das Vollschiff „Mentor".

Das erste Schiff der Reederei der Seehandlung war der mehrfach erwähnte „Mentor". Dieser war 1822 von der Bremer Reederei F. & E. Delius für die Seehandlung gechartert und von dieser mit heimischen Fabrikaten befrachtet, an denen sich die Reeder mit einem Zwölftel beteiligt hatten, nach der Westküste Südamerikas entsendet worden. „Mentor", den ein im Besitz Sr. Majestät des Kaisers befindliches, vom Generalkonsul O'Swald Friedrich Wilhelm III. überreichtes Ölgemälde (s. hinten) unter gerefften Marssegeln bei Kap Horn zeigt, war ein älteres zweideckiges Fregattschiff, d. h. es hatte außer dem Oberdeck noch ein festes Zwischendeck, und drei Masten mit Rahen. Es war 1817 in Vegesack neu verzimmert und gekupfert und hielt ausweislich des in Anlage 7 gegebenen Beilbriefes 337 Registertonnen. Es war mit sechs sechspfündigen Kanonen und zwei Donnerbüchsen bestückt und außerdem mit blanken und Schußwaffen ausgerüstet. Die Besatzung bestand aus 19 Mann, außer dem Kapitän Harmssen. Für den Vertrieb der Ladung befand sich der schon genannte Superkargo W. O'Swald an Bord, als Fahrgast der für Lima bestimmte Seehandlungsagent Scholtz. Von dort segelte „Mentor" nach Kanton und wurde während der Rückreise von der Seehandlung erworben.

Am 7. September 1824 ankerte „Mentor" vor Helsingör. „Gleich darauf kam Herr Holm, Königl. Preuß. Konsul, an Bord, brachte uns eine Preuß. Flagge, welche gleich geheißt wurde." Am 14. September 1824 lief „Mentor" unter preußischer Flagge, begrüßt vom Jubel der Bevölkerung als erstes unmittelbar aus China kommendes Schiff in dem neuen Hafen von Swinemünde ein. „Dieses Ereignis gewährte ein herrliches, noch nie in einem preußischen Hafen gesehenes Schauspiel. Eine hohe Freude durchglühte alle patriotischen Herzen bei dem Anblick dieses Weltumseglers, denn bis dahin hatte noch kein Chinafahrer dort Anker geworfen", so schildert ein Augenzeuge diesen denkwürdigen Augenblick.

Den Vater O'Swalds begeisterte die Weltreise zu einem Gedicht: „Auf die glückliche Heimkehr des preußischen Schiffes „Mentor" geführt von Kapitain Harmssen und begleitet von Wilhelm O'Swald als Superkargo, von dessen Vater Johann Friedrich O'Swald, Swinemünde im September 1824." Dies ließ er drucken, in blaue Seide mit Goldschnitt binden und überreichte es mit ehrfurchtsvollem Schreiben dem Könige Friedrich Wilhelm III., der dem Dichter durch Kabinettsschreiben mitteilen ließ, daß er das Gedicht wegen der betätigten vaterländischen Gesinnung wohlgefällig aufgenommen habe.

Digitized by Google

Am 13. Oktober berichtete Rother dem Könige die Ankunft Harmssens und O'Swalds in Berlin: „Die obengenannten Personen haben sich durch ihre Umsicht und durch die große Entschloßenheit, welche sie in allen Gefahren gezeigt haben, ein großes Verdienst um diese Sache erworben, und Ew. Königliche Majestät würde mich außerordentlich beglücken, wenn Allerhöchstdieselben zur Belohnung deßelben geruhen möchten, den p. O'Swald, so wie auch den Capitain Harmßen mit dem allgemeinen Ehrenzeichen 1 ter Klasse zu begnadigen. Zu einer besonderen Aufmunterung würde es auch noch gereichen, wenn Ew. Königliche Majestät allergnädigst gestatten wollten, daß ich Allerhöchst Ihnen diese beiden Weltumsegler persönlich vorstellen dürfte."

Der König entsprach durch die in Anlage 8 mitgeteilte Kabinettsorder dem Antrage Rothers, und besichtigte auch die im Geschäftshause der Seehandlung ausgestellten mitgebrachten Seltenheiten, über einen Hawaiier, der auf eigenen Wunsch die Reise von Honolulu nach Preußen mitgemacht hatte, behielt er sich Bestimmung vor, die in den Akten aber nicht enthalten ist.

Als Nackenschlag der so freudig begrüßten Eröffnung der eigenen Reederei der Seehandlung ergab sich die Unmöglichkeit, die Teeladung des „Mentor" in Stettin abzusetzen. Sie mußte über Frankfurt a. O. nach Berlin und Hamburg geschafft werden. —

Nach der Übernahme des „Mentor" mußte der Großmast, das Großboot und ein Ankertau durch neue ersetzt und wegen der sehr schweren Kette des einen Bugankers die Besatzungszahl auf 19 Mann erhöht werden.

Vor Antritt der neuen Reise kamen der Generaldirektion noch Besorgnisse, ob der Zustand des Schiffes es gestatte, es unversichert zum La Plata-Strom fahren zu lassen. Eine daraufhin angeordnete Untersuchung des Schiffes durch den Kapitän ergab den seetüchtigen Zustand, so daß von der Versicherung abgesehen und diese nur für die Weiter- und Rückreise von seinem Zustande abhängig gemacht wurde.

Am 25. Mai 1825 trat „Mentor", Kapitän Schooff, als erstes vollbeladenes preußisches Schiff unter dem Donner seiner Kanonen von Swinemünde die Reise nach dem La Plata-Strom und Rio de Janeiro an.

Auf der Ausreise zeigte sich viel Wasser im Schiff und als Ursache Lecke am Vorsteven, die nach Möglichkeit gedichtet wurden. Das Schiff legte sich nach den Berichten des Kapitäns leicht stark über und nahm viel Spritzer über.

Wennschon das Kontor mit Recht darin keine Gefahr für die Seetüchtigkeit des Schiffes erblickte, sondern meinte: „vielleicht mag auch Capt. Schooff früher nicht ein so rang (rank) gebautes schnellsegelndes

Digitized by Google

Schiff gefahren haben, und er bey Behandlung deßelben ängstlich seyn", so weist es ihn doch an, im Ankunftshafen nötigenfalls Ausbesserungen vornehmen zu lassen.

Aus Rio konnte der Kapitän dann melden, daß er das Schiff ganz habe abdichten lassen und nicht gespürt habe, daß „Mentor" abgenutzt oder schlechter geworden sei.

Auf der Heimreise hatte „Mentor" im Nordatlantischen Ozean nördlich des Wendekreises eine Reihe schwerer Stürme durchzumachen, die Leckagen im Schiff verursachten, eine über das Heck hereinbrechende Sturzsee zerschmetterte das in Galgen hängende Heckboot, das danach beigedrehte Schiff war mittschiffs ständig unter Wasser, aber „der gute „Mentor" bewies mit unserer Hilfe, wie thätig und emsig er sich durch die Wellen des Ozeans wringte", wie Kapitän Rieck ins Schiffsjournal eintrug.

Nach dem Ankern vor Helsingör am 5. März 1826 sollte das Schiff nach Kjaensoe versegeln, um dort die Quarantäne abzuhalten. Dagegen erhob aber Kapitän Schooff Einspruch: „weil es uns in dieser Jahres Zeit gegen die Menschlichkeit erschien, das Cattegat, als eins der gefährlichsten Fahrwasser mit einem 16 Fuß (4,9 m) stechenden Schiff, welches überdem nebst der Mannschaft von der zurückgelegten Reise so sehr entkräftet war, wieder einzuseegeln." Die Verfügung wurde denn auch durch Vermittelung des preußischen und des portugiesischen Gesandten in Kopenhagen aufgehoben und „Mentor" konnte die Reise fortsetzen, bekam am 16. Swinemünde in Sicht, aus dem trotz der Lotsenflagge und abgegebener Kanonenschüsse kein Lotse herauskam, so daß auf der Reede geankert werden mußte. Beim Ankerlichten am folgenden Tage mit dem endlich eingetroffenen Lotsen zeigte sich, daß eine Fluc des Ankers abgebrochen war.

Die Untersuchung des Schiffes ergab, daß bei der letzten Verzimmerung vor Ankauf die Knie, Innenhölzer und Reelingsstützen sehr schwach genommen und zum Teil sehr schlecht waren, so daß sie ersetzt werden mußten. Das Schiff werde dann noch zwei Reisen aushalten, immerhin sei es ratsam, es bei guter Gelegenheit zu verkaufen, da eine neue Bodenbeplankung auf der Helling nötig würde.

Nachdem im Jahre 1828 die weitere Gebrauchsdauer des Schiffes auf drei Jahre festgestellt war, wurde es bei einer im August 1830 vorgenommenen gründlichen Besichtigung noch zu einer weiteren Reise nach Westindien tauglich befunden, da die Kupferhaut noch gut, das Inventar sehr gut erhalten war; für eine Reise um die Kaps würde es aber nicht mehr zu verwenden sein. Das Stettiner Kontor schloß an die Meldung über den Befund den Vorschlag, „Mentor" in Hamburg oder Nord-

Digitized by Google

amerika zu verkaufen, da sich in Preußen keine Gelegenheit dazu biete, oder den Oberteil abzuwracken und durch passenden Neuaufbau auf dem Schiffskörper zu ersetzen, was etwa 10 000 Taler kosten würde. Die Generaldirektion entschied sich dafür, zunächst das Schiff nach Mexiko wieder zu befrachten. In Hamburg, wo das Schiff die Ladung vervollständigen sollte, wurde es von der Assekuranz-Kompagnie in eine so niedrige Klasse gesetzt, daß anfangs kein Verlader sich finden ließ, doch gelang es noch, ausreichende Fracht zu finden. Die Reise nach Vera Cruz machte „Mentor" vom 28. November 1830 bis 27. Januar 1831 in 60 Tagen und erreichte sein Ziel früher als die vier Hamburger Schiffe, die 2 bis 3 Wochen vor ihm ausgegangen waren, auf der Rückreise überholte er im Englischen Kanal sämtliche Mitsegler. Dort sprach er auch am 8. April 1831 das Seehandlungsschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" unter seinem frühern Kapitän Schooff und sah bald darauf die Seehandlungsbrigg „Elisabeth Louise".

Nach Rückkehr von Neu-Orleans verfügte die Generaldirektion im Mai 1831 wiederum, den Verkauf des „Mentor", wenn tunlich, in die Wege zu leiten, den Umbau nur zu veranlassen, wenn sich bestimmt ein überwiegender Vorteil davon absehen ließe.

Kapitän Siewert berichtete in seiner Meldung vom 11. Juni 1831 aus Cuxhaven über seine Ankunft nach 56tägiger Reise von Neu-Orleans, daß die Reise durch schlechtes Wetter verzögert sei, da er das im ganzen Körper sehr weiche Schiff mit Segeln sehr habe schonen müssen, „so sehr gerne als ich auch noch eine Reise mit dem „Mentor" machen möchte, so sehe ich es nicht ein, den es würde unrecht gehandelt sein, es könnte dadurch ein größeres Unglück entstehen."

Diese Ansicht wurde durch fachmännische Untersuchung in Hamburg bestätigt, die sich dahin aussprach, „daß es nicht anzurathen ist auf eine oder die andere Art Reparatur damit vorzunehmen".

Das Schiff mit Inventar stand nach einer Aufmachung des Stettiner Kontors vom 22. Juni 1831 mit 6950 Talern zu Buche, der Sachverständige schätzte es auf 8—9000 Mark Banko.

Unter diesen Umständen drang die Generaldirektion auf Verkauf, wenn möglich an die Stettiner Regierung als Wachtschiff. Gegen den letzteren Vorschlag brachte das Kontor vor, daß der bauliche Zustand dem Schiffe das Kreuzen in See nicht bei jedem Wetter und sein Tiefgang ihm nicht immer das Ein- und Auslaufen in Swinemünde gestatte.

Das Schiff versegelte demnächst in Ballast nach Swinemünde, war unterwegs sehr leck und konnte auch vor Anker nur durch ständiges Pumpen lenz gehalten werden.

Digitized by Google

Am 28. Juli bot der Rechnungsrat Ebert der Seehandlung in Stettin bei Anwesenheit der Königlichen Kommissarien aus Berlin, Oberstleutnant v. Bockelmann, Geheimer Oberbaurat Günther und Dr. Julius im Beisein des Regierungsrates Scabell den „Mentor" als Wacht- oder Lazarettschiff an. Die Herren schienen darauf eingehen zu wollen, konnten aber keine endgültige Entscheidung treffen, da die Erweiterung der neu einzurichtenden Contumaz-Anstalten von der einzuholenden Bestimmung des Königs abhängig zu machen sei.

Nachdem sich die Verhandlungen mit der zur Abwehr der damals herrschenden Cholera gebildeten Immediatkommission wegen Ankauf des „Mentor" als Quarantäneschiff oder Wohnschiff für die Arbeiter beim Bau der Quarantäneanstalt auf Mönchgut zerschlagen hatten, wurde das Schiff am 10. September 1831 an den Agenten Thomsen in Swinemünde für 5000 Taler verkauft. Ausgeschlossen vom Verkauf waren Geschütze, Gewehre, Säbel und Schießbedarf, Flaggen, Chronometer, nautische Instrumente und Seekarten. Am 4. Oktober war die Übergabe beendet.

Der neue Besitzer fand bei dem in die Wege geleiteten Umbau des „Mentor" diesen in baulich weit ungünstigerem Zustande, als die Besichtigung ergeben, worüber er der Generaldirektion „Klagelieder anstimmte", die sich dadurch bewegen ließ, das Restkaufgeld bis nach dem Stapellauf zu stunden. Diesen meldete Thomsen am 2. Oktober 1832 der Generaldirektion. Da er von ihr die Erlaubnis erhalten hatte, das ganz neu umgebaute Schiff nach eigener Wahl zu nennen, so „habe ich mir die Freiheit genommen, dem Schiffe den Namen „Präsident Rother" beizulegen. Am 3. August, dem jeden Preußen so werthen und wichtigen Tage zierten zum erstenmale die neuen Flaggen, die, sich ihrer Schönheit bewußt, stolz dem Himmel entgegenstrebenden Masten, und während unter dem Donner des Geschützes die Flaggen sich in der Luft entfalteten, begrüßte die große Zahl der Zuschauer, den von allen Masten wehenden Namen des überall so hoch verehrten Beschützers des vaterländischen Handels mit dem herzlichsten und freudigsten Jubel. Wenn ich mir nun ehrerbietigst erlaube, Ew. Hochwohlgeboren für die mir hochgeneigtest gestattete Ehre nochmals meinen innigsten und gehorsamsten Dank darzubringen, kann ich nur damit den Wunsch vereinigen, daß die gütige Vorsehung die Fahrten dieses Schiffes unter der schützenden Aegide des so hochverehrten Namens mit Glücke krönen möge."

Ein schönes Anerkenntnis der Wirksamkeit Rothers für die Hebung der preußischen Seeschiffahrt und -Handels.

Die gleichzeitig ausgesprochene Bitte Thomsens, um unentgeltliche Überlassung der sechs für Verteidigungszwecke nicht mehr brauchbaren Stücke des früheren „Mentor", da er gern „bei feyerlichen Gelegenheiten,

Digitized by Google

wie dem hohen Geburtstag Sr. Majestät des Königs, des Kronprinzen und anderen sich dazu eignenden Tagen, wie es früher geschehen, durch Kanonendonner meine ehrfurchtsvolle Ergebenheit für das Allerhöchste Königliche Haus auch laut an den Tag legen" möchte, wurde am 22. Oktober von der Generaldirektion genehmigt „rücksichtlich Ihrer stets bethätigten eifrigen Wahrnehmung des Interesses der Seehandlung in den Ihnen übertragenen Geschäften, und in Berücksichtigung des Umstandes, daß das Schiff bei Bewirkung des Umbaues in einem weit schlechteren Zustande befunden worden sein soll, als Sie beim Ankauf bei der äußerlichen Besichtigung geglaubt haben."

Den Antrag, einen Anteil an diesem Schiffe zu nehmen, lehnte die Generaldirektion indes ab, da sie eine weitere Ausdehnung der Reederei nicht beabsichtigte.

b) Das Vollschiff „Prinzeß Louise".

Die erste Erwähnung des geplanten Ankaufes der „Prinzeß Louise" tut ein Schreiben der Generaldirektion vom 26. Februar 1825 an das Stettiner Kontor: „Was den Ankauf der „Prinzessin Louise" betrifft, so wäre es wohl angemessen, daß schon jetzt eine vorläufige Uebereinkunft deshalb mit Hr. F. & E. Delius getroffen würde .... nur müßte die Sache so eingeleitet werden, daß die Herren F. & E. Delius uns das Schiff zum Kauf anböten."

„Prinzeß Louise" war ein im Jahre 1824 in Vegesack gebautes Vollschiff von 393 Registertonnen Gehalt und nach dem ebenfalls in der Bildergalerie des Königlichen Schlosses zu Berlin befindlichen Ölgemälde (s. hinten) zu urteilen, ein schönes und stattliches Schiff. Es war mit fünf Neunpfündern und sechs Sechspfündern bestückt. Hier ist es unter allen Segeln in Sicht der peruanischen Küste dargestellt.

Besonders dies Schiff scheint zu teuer gefahren zu sein, namentlich unter dem Kapitän Wendt. Das Stettiner Kontor berichtet am 21. März 1835: „Die Hauptsache des großen Kostenaufwandes bey dem Schiffe „Prinzeß Louise" liegt nur in der bisherigen theuren Verwaltung bey der Verpflegung und der großen Zahl der Schiffs-Mannschaft", die allerdings erklärlich ist, wenn man den stolzen Segelaufbau betrachtet, außer den sonst üblichen vier Raasegeln an jedem Mast noch ein fünftes, das Skysel oder Himmelsschraper und sogar Oberbramleesegel, Hilfssegel neben dem zweiten Segel von oben, dem Oberbramsegel. Dazu kam, daß „Prinzeß Louise" zumeist Reisen um die Erde machte und in den ostasiatischen Häfen nicht auf Ersatz etwa ausfallender Mannschaften rechnen konnte, so daß auch im Hinblick hierauf die Besatzung

Digitized by Google

höher bemessen wurde. Die Beobachtungen meteorologischer und ozeanographischer Art, die „Prinzeß Louise" auf diesen weiten Reisen machte, wurden, wie weiterhin zu zeigen ist, von Heinrich Berghaus wissenschaftlich verwertet. Das vom Stettiner Kontor mitgeteilte Urteil, daß „der Neid nichts weiter vorzubringen hat, als daß ein vorzügliches Schiff auch teuer zu stehen kommt", haben die Leistungen des Schiffes bestätigt.

Vor Antritt ihrer ersten Reise hatte Rother unter Angabe des Reiseziels Friedrich Wilhelm III. um Befehle wegen etwa mitzubringender Gegenstände gebeten. Der König ließ ihm hierauf aus Teplitz antworten, daß er keine besonderen Befehle habe, aber Merkwürdigkeiten aller Art, wie sie „Mentor" mitgebracht habe, gern annehmen werde, und den Unternehmungen der „Prinzeß Louise" viel Glück wünsche. Als Supercargo befand sich wiederum Wilhelm O'Swald an Bord, vermutlich auch der von „Mentor" mitgebrachte Hawaiier, denn nach Erledigung der Geschäfte an der Westküste Südamerikas, wurde längere Zeit in Oahu auf den Hawaii-Inseln geankert. Hier befreundete sich O'Swald mit dem dortigen Herrscher[12a]) Kamehameha III. namentlich dadurch, daß er ihm vom alten Blücher und den Helden der Befreiungskriege viel erzählte, von denen der selbst kriegerisch Veranlagte schon früher gehört hatte. Kamehameha war mehrmals an Bord und wurde stets durch Ehrenschüsse begrüßt. Vor dem Absegeln bat er O'Swald, einen Feder-Kriegesmantel, den sein Vater Kamehameha II. bei Kriegsfahrten getragen hatte, dem König Friedrich Wilhelm III. mit einem Begleitschreiben als kleinen Beweis seiner großen Hochachtung zu überreichen.

Friedrich Wilhelm, dem Rother die am 28. August 1829 erfolgte Heimkehr der „Prinzeß Louise" nach Hamburg und das Eintreffen des Geschenkes gemeldet hatte, bestimmte, daß der Federmantel zunächst mit den übrigen Merkwürdigkeiten im Dienstgebäude der Seehandlung ausgestellt und dann in der ethnographischen Sammlung der Königlichen Kunstkammer aufbewahrt werden solle. Von dort ist er mit den andern Gegenständen in das Königliche Museum für Völkerkunde zu Berlin übergegangen, wo er in der Afrikanisch-ozeanischen Abteilung unter VI, 366 vereinnahmt, in einem Glasschrank die stattliche Figur eines Hawaiiers schmückt.

Gleichzeitig hatte der König befohlen, daß mit dem nächsten, die Hawaii-Inseln anlaufenden Seehandlungsschiffe seine Gegengeschenke an Kamehameha III. überbracht werden sollten, die in Porträts Friedrich Wilhelms III. und Blüchers, Uniformen usw. bestanden.

[12a]) s. J. F. Meuß: Die Beziehungen König Friedrich Wilhelms III. und König Friedrich Wilhelms IV. zu Kamehameha III. von Hawaii. Hohenzollern-Jahrbuch 1912. Berlin 1912.

Digitized by Google

Dies geschah durch „Prinzeß Louise" unter Kapitän Wendt 1831. Das Schiffsjournal hat die Eintragung am 28. Juni: „Der König der Sandwichs Inseln nebst dem Gouverneur John Adams, dem Ehri Keki (Oberbefehlshaber des Heeres. D. V.) und mehreren andern speisten an Bord zu Mittag."

Rother war hoch erfreut über die Wiedereinführung der preußischen Flagge in Kanton. Und in der Tat, er konnte auch stolz darauf sein, die Absichten des hohen Gründers der Seehandlung nun voll verwirklicht zu sehen. Hatte doch die von diesem bevorrechtete Emdener-Asiatische Handelskompagnie im Jahre 1752 das erste Schiff unter preußischer Flagge, „König von Preußen", nach Kanton entsandt, dem bis 1757 noch vier Schiffe der Gesellschaft gefolgt waren und 1786 eins der ostindischen Kompagnie in Emden. Zweiundvierzig Jahre später erschien der preußische Adler — nach dem die Chinesen Preußen als Vogelnation, Tanien, bezeichneten — an der Gaffel eines stolzen Seehandlungsschiffes wieder dort und machte den Ausspruch des Mandarinen wahr, der 1753 beim Anschauen der preußischen Flagge geäußert hatte: „Wir haben dergleichen großen Vogel schon ehemals hier gesehen, aber ihm keine Dauer zugetrauet, weil er zwei Köpfe hatte. (Der Reichsadler, den die Schiffe der Kaiserlichen Ostender ostindischen Kompagnie in der Flagge führten. D. V.) Dieser große Vogel, der nur einen Kopf hat, wird es länger aushalten."

Nach ununterbrochener zwanzigjähriger Fahrzeit wurde „Prinzeß Louise" 1846 an Wm. O'Swald & Co. verkauft.

c) Die Schonerbrigg „Christian".

Um etwa dieselbe Zeit wie „Prinzeß Louise" ließ die Generaldirektion der Seehandlung im Jahre 1825 durch die Faktorei in Newyork das im Jahre 1822 in Robbinston in den Vereinigten Staaten von Nordamerika erbaute Schiff „Vermont" als Modellschiff zur Anregung des preußischen Schiffbaues ankaufen und nannte es „Christian". Von seiner im Februar 1829 angetretenen Heimreise von La Guayra kehrte es nie zurück: „auf der Reise nach Hamburg entweder gänzlich verloren oder von Seeräubern genommen", heißt es in der Liste der sämtlichen Reisen der Seehandlungsschiffe.

„Christian" war eine Schonerbrigg von 118 Registertonnen und führte nur am vorderen Maste Rahesegel. Sie war mit vier Sechspfündern bestückt.

d) Die Brigg „Kronprinz von Preußen".

Nunmehr ging die Seehandlung dazu über, selbst ihre Schiffe zu erbauen. Da die Akten über den ersten Bau unter eigener Leitung noch

Digitized by Google

erhalten sind und über die damaligen Verhältnisse des preußischen Schiffbaues eingehende Aufschlüsse geben, so möge die Baugeschichte des „Kronprinz von Preußen" eingehender behandelt werden.

Auf eine Anfrage der Generaldirektion meldete das Stettiner Kontor unterm 15. Dezember 1825, daß man zurzeit in Stettin den Bau kleinerer Schiffe von 100 bis 130 Last für 95 Taler die Last zu 4000 Pfund, ganz seetüchtig ausgerüstet, jedoch ohne Kupfer- und Wurmhaut abschließen könne. Die Stettiner Werften seien mit Neubauten für heimische und außerheimische Rechnung vollauf beschäftigt, was die Generaldirektion als „Zeichen für die Tüchtigkeit und Billigkeit der Schiffsbaumeister sowohl als auch für das Vorteilhafte der Lokalität in anderer Hinsicht" freudig begrüßt, und dem Kontor den Auftrag gibt, „ein Schiff von 100 bis 130 Lasten erbauen zu lassen, den darüber zu schließenden Bau-Contract aber zuvörderst der hiesigen General-Direction zur Bestätigung einzureichen."

Am 29. Januar 1826 muß das Kontor aber berichten, daß jetzt kein Schiff unter 100 Talern für die Normallast zu bauen sei, ja, daß die Last selbst noch um einige Taler teurer zu stehen kommen könne und fügt über die Art der Bauausführung hinzu:

„Die zweckmäßigste Art zur Erbauung der Schiffe für diejenigen, welche nicht selbst Holzhändler sind, ist, über das zum Bau erforderliche Holz und Zimmerlohn zu contrahieren, die übrigen Geräthschaften aber, als Seegel, Taue pp. auf das Billigste selbst anfertigen zu lassen... In der Regel nimmt ein Jeder, welcher Schiffe erbauen läßt und nicht selbst Holzhändler ist, ... einen Schiffs-Capitain, auf den man sich allein verlassen muß, zur Aufsicht bey dem Bau an, welcher Monatlich 25—30 Thaler kostet."

Aus dem Berichte ersehen wir ferner, daß derzeit in Stettin nur zwei Schiffszimmermeister vorhanden waren. Der eine hatte sich bisher nur mit Ausbesserung von Schiffen beschäftigt und erschien daher dem Kontor wegen Mangels an nötiger Erfahrung nicht geeignet, obwohl er zurzeit ein neues Schiff erbaut und drei andere im Bau hatte. Der andere, der die Ausbesserung des „Christian" mit Umsicht ausgeführt hatte, stand im Rufe eines geschickten Schiffbaumeisters, war aber bei der günstigen Konjunktur und geringen Konkurrenz mit seinen Forderungen für Zimmerlohn von 10 bis 12 Taler auf 14 bis 15 Taler für die alte Last hinaufgegangen. Auf dem Revier in Stegnitz, Wollin, Ueckermünde, Anclam, Barth, Swinemünde baute man für 10 bis 12 Taler die Last, doch ließ die große Schwierigkeit der Baubeaufsichtigung und der Umstand, daß größtenteils dort von schlechten Hölzern und Plattföhren, die zu un-

Digitized by Google

rechter Zeit gefällt, nicht viel über fünf Jahre dauern, gebaut würde, den Bau auswärts nicht rätlich erscheinen.

Das Holz war inzwischen im Preise auch auf 43 Taler die alte Last gestiegen, so daß die Generaldirektion sehr unangenehm durch die Verteuerung gegenüber dem Voranschlage überrascht war und dies dem Kontor auch in dem Schreiben vom 6. Februar, in dem sie die Ermächtigung zum Bau erteilte, ausdrückte.

Das Kontor rechtfertigte sich gegen den Vorwurf, nicht richtig über die Preislage unterrichtet zu sein, indem es ausführte, wie es sich bei der Ausbesserung des „Christian" bemüht habe, einige Kenntnisse von Schiffen und Schiffsbauten zu erlangen und dabei darauf gedrungen habe, daß nur tadellose Baustoffe verwendet wurden. Dadurch seien die Kosten zwar vermehrt worden, das Schiff habe aber eine Dauerhaftigkeit erhalten, welche die Stettiner Reeder ihm nicht absprechen könnten. Im vorliegenden Falle sei der Voranschlag nur durch die Preissteigerung der Bauhölzer überschritten, „die wir uns noch höher berechnen mußten, weil wir nur Krongut verbrauchen würden, indem wir dafür halten, daß wir, auf welche aller Augen sich richten, unsern Bau so ausführen lassen müßen, daß er jede Critic aushält und als Muster aufgestellt werden kann, damit wie bey dem Schiff Princeß Louise der Neid nichts weiter vorzubringen hat, als daß ein vorzügliches Schiff theuer zu stehen kömmt."

Es meldete ferner, daß es zunächst für Gewinnung eines tüchtigen Kapitäns zur Bauaufsicht sorgen, wegen des Bauholzes verhandeln und nach Rußland Auftrag zur Beschaffung von Hanf und Segeltuch geben werde. Vor April könne der Bau der Witterung halber nicht begonnen werden, bis dahin würden die Arbeitslöhne wohl noch sinken.

Rother erwiderte unterm 22. Februar: „Es ist mir angenehm gewesen . . . zu ersehen, daß Dasselbe . . sich die Kenntnisse zu erwerben gesucht hat, um jetzt den Bau eines Schiffes selbst mit Zuversicht übernehmen zu können. Ich genehmige die deshalb bereits getroffenen Einleitungen, und finde die Gründe, welche dasselbe für einen dauerhaften und in jeder Rücksicht tadelfreien Bau anführt, vollkommen gerechtfertigt."

Das Kontor ging nunmehr an den Abschluß der Verträge. Zu diesem Zwecke holte es zunächst ein Gutachten des vereidigten Schiffs- und Stadtmaklers Golde über die Frage ein: „Was gehört zu einem baar- (bohr) und beilfertigen Schiffe?" Die Antwort sei wegen des allgemeinen Interesses auszüglich wiedergegeben.

Nach allgemeinem Gebrauch, so führt Golde aus, heißt ein Schiff baar- und beilfertig, wenn es vom Lieferanten in Nähten, Fugen und

Digitized by Google

Deck wasserdicht geliefert wird. Alle Bolzen und Nägel müssen verklinkt, vernietet und vermuttert sein, die Luken müssen Deckel haben.

Die Bauausführung im einzelnen: Wahl und Stärke der Hölzer, der Verbindungen usw. muß im Bauvertrage bedungen werden.

Ankerstöcke, alles Rundholz, Masten, Stängen, Bramstängen, Bugspriet, Rahen, Bäume, Ladebäume, Großboot, Schaluppe mit Masten und Rahen, Ruder gehören zum baar- und beilfertigen Schiff.

Alles Holz zum Bau des Schiffes auf der Helling und den Ablaufschlitten muß der Bauherr unentgeltlich liefern.

Ob Pumpen mitzuliefern sind, ist offene Frage, üblich ist, daß der Bauherr die Pumpenhölzer roh liefert, das Bohren, Beschlagen und das Zubehör ist nicht Sache des Lieferanten, ebensowenig wie die Anfertigung des Pumpensods.

An Blockmacherarbeit hat er nur das Bohren der Speigatten und die Jungfern, die am Barkholz zu befestigen sind, auszuführen.

An Beschlägen gehören zum baar- und beilfertigen Schiffe alle diejenigen Eisenbeschläge, die am abgetakelten Schiffe festsitzen und durch die weder Stängen, Hölzer oder Taue laufen, die Relingsklappen und Ladepforten sind ebenfalls beschlagen zu liefern; alle andern Beschläge bedürfen vertraglicher Festsetzung.

Tischlerarbeit und selbst der innere Ausbau der Kajüte gehört nicht zum baar- und beilfertigen Schiffe, doch muß der Lieferant das sämtliche fichtene Holz dazu liefern.

Anker, Tauwerk, Segel, Schlösser, Mal- und Bildhauerarbeiten, sowie alles, was zum Auftakeln erforderlich ist, gehört nicht zum baar- und beilfertigen Schiffe.

Das Gutachten schließt: „Der Ausdruck „baar- und beilfertig" kann daher nie wörtlich genommen und mögte bei einer gerichtlichen Entscheidung ebensowenig rechtlich zur Norm gewählt werden, da der Empfänger oder Käufer eines baar- und beilfertigen Schiffes, wenn es nach allgemeinem Gebrauch sich in solchem Zustande befindet, noch immer sehr viel zu baaren und zu beilen hat, ehe das Schiff vollkommen seebar wird."

Dementsprechend wurde in dem Vertrage, den das Stettiner Kontor am 31. Juli mit dem Schiffszimmermeister J. C. Nüske unter Zuziehung des Golde abschloß, die Verpflichtung für jenen aufgenommen: „Das Schiff Bahr- und Beilfertig fest und dicht calfatert zweimal gedichtet mit Masten und Bugspriet, allem Rundholz, mit Ruder und Ruderpinne, Boot und Chaluppe mit Masten und Riemen zu jeder Seereise tauglich zu liefern." Im übrigen bestimmte der Vertrag, daß Nüske den Bau eines mit Gallion versehenen neuen etwa 100 Last (alte) großen Brigg-

Digitized by Google

schiffes nach der ihm zu übergebenden Zeichnung übernimmt und daß ihm dazu sämtliche Baustoffe als Holz, Eisen, Teer, Pech, Werg usw. an und auf die Baustelle, den dem Kommerzienrat F. W. Rahm gehörigen auf der Ober-Wiek belegenen Holzhof, geliefert werden. Nüske hatte also scheinbar keine eigene Werft, sondern benutzte die auf dem Hofe des Holzlieferanten Helling für den Bau befindliche. Das Schiff sollte kraweel und in Spannen (Spanten?) verbunden gebaut werden und der Bau begonnen werden, sobald das dazu nötige Holz auf dem Bauplatz bereitläge, und ununterbrochen fortgesetzt werden. Der Schiffbauer verpflichtete sich, von dem gelieferten Kronholze nur solches zu nehmen, was nach dem mit Kommerzienrat Rahm abzuschließenden Vertrage für völlig untadelhaft, trocken und fehlerfrei zu erachten sei, und in allen Teilen die vorgeschriebenen Abmessungen habe. Er verband sich ferner, stets eine tüchtige, vollzählige und brauchbare Mannschaft von Schiffszimmergesellen anzustellen, die Planken, die inneren Seiten der Decksbalken sauber und glatt hobeln, das Ganze untadelhaft und vorzüglich arbeiten und nach seiner besten Einsicht auf das vollkommenste, und nach Angabe des Kontors und des von demselben zur Aufsicht bestellten Schiffskapitäns anfertigen und ausführen zu lassen. An Zimmermeister- und Arbeitslohn wurde ihm dagegen 14 Taler für die alte Stettiner Kommerzlast zu 5760 Pfund gewährt. Die Größe der Last sollte nach den Grundsätzen, wie bis 1816 die Schiffe in Stettin vermessen wurden, von der Kgl. General-Packhofsinspektion ermittelt werden. Die alte Stettiner Kommerzlast wurde dem Bau zugrunde gelegt, weil „wenngleich das Gesetz die Vermessung der Schiffe nach Normallasten zu 4000 Pfund festsetzt, es doch hier (in Stettin) noch Usance ist, bey Schiffsbauten nach alten Commerz Lasten zu rechnen, weil man dabey nach den gemachten Erfahrungen sich besser stehen soll." Die Zahlung sollte nach Maßgabe des verdienten Werklohns und der Rest nach vollständiger Baubeendigung erfolgen. Wenn der Schiffbauer das in ihn gesetzte Vertrauen vollständig rechtfertigte und das Schiff zur ganzen Zufriedenheit lieferte, so sollte ihm eine besondere Vergütung bis zu einem Taler für die Last bewilligt und ausgezahlt werden. Außerdem sollte ihm für die Lieferung der Holz- und Bolzenbohrer die übliche Vergütung zuteil werden. Bildhauer-, Tischler- und Blockmacherarbeit hatte er nicht anzufertigen.

Über die Anfertigung sämtlichen Eisenguts als: Rüsten, Beschläge am Ruder, Spill, Gangspill, Masten, Reling, Gallion, Wasserfässern, die Bolzen, Ringe, Kauschen, die Spieker, Nägel und ohne Ausnahme alles, was an Schmiedearbeiten für das Schiff verlangt wird, ausschließlich Anker, wurde mit dem Schmiedemeister David Besch am gleichen Tage ein Vertrag abgeschlossen. Er hatte danach dies alles

Digitized by Google

„vom besten schlesischen und schwedischen Eisen, sauber, tüchtig und untadelhaft von solcher Stärke und solchem Maaß gearbeitet, als es von ihm verlangt wird und wie es zu einem solchen Schiffe erforderlich ist" zu liefern, außerdem das beim Schiffsbau zu brauchende Handwerkszeug, wie Maker, Hammer usw., das er nach Beendigung des Baues zurücknehmen kann bei billiger Entschädigung für etwa fehlende Stücke. Das bestellte Gut muß sofort gearbeitet und geliefert werden, damit der Bau nicht aufgehalten wird. Arbeitsstücke, die sich beim Anbringen nach Ausführung und Material als ungeeignet erweisen, sind ohne Entschädigung zu ersetzen. Nicht rechtzeitige Lieferung berechtigt das Kontor zur Übertragung der Arbeit an einen andern Meister, während der Unternehmer für den Schaden aufzukommen hat. Die Preise für die zu liefernden Stücke sind, gute Beschaffenheit vorausgesetzt, nach dem Gewicht für die einzelnen Gruppen festgesetzt, die Zahlung wie im Vertrag mit Nüske.

Über den wichtigsten Baustoff, das Holz, wurde mit dem Kommerzienrat Rahm, der auf seinem Holzhofe eine Helling hatte, vertraglich vereinbart, daß er für das vom Seehandlungskontor unter Aufsicht eines von ihr bestellten Kapitäns dort zu erbauende Schiff erforderliche Eichen- und Fichtenholz, wie es der Schiffszimmermeister Nüske nach ortsüblichem Gebrauche „zu einem tüchtigen und guten Schiff hinsichtlich der Stärke, Breite und Länge und sonstigen Beschaffenheiten zu fordern berechtigt ist" liefern solle. Die Abmessungen für die Hauptbölzer sind aber noch besonders angeführt, das Holz soll gesund, ohne Herzschnitt und soviel als möglich ohne große Äste sein, die Rundhölzer und Pumpenhölzer gewachsen und splintfrei sein. Außerdem liefert der Unternehmer die zum Bau erforderlichen Pallblöcke, Stellinge, Stützen, Holz zum Keilen, Nägeln und Brennen[13]) der Planken. Während des Baues haftet der Unternehmer für das gelieferte und bereits bearbeitete Holz solange das Schiff auf Stapel steht gegen Feuers- und sonstige Gefahr. Als Preis zahlt das Kontor für die alte Stettiner Kommerzlast 40 Taler, und zwar ein Drittel, sobald das Schiff in Spanten steht, das zweite Drittel, sobald die Decke fertig ist, und den Rest, sobald das Schiff zu Wasser ist und das dazu gehörige Holz nebst Boot und Schaluppe geliefert ist.

Die Blockmacherarbeiten wurden an den Blockmachermeister Gottlieb Marquardt vertraglich vergeben. Dieser verpflichtete sich, alle bei ihm bestellten Gegenstände sofort zu liefern. „Jedes einzelne Stück und namentlich die Blöcke müssen von kerngesundem Eschen- oder Rüster-Holz, die Scheiben vom besten Pockholz sauber, dächtig, und untadelhaft

[13]) Die Planken der Außenhaut wurden über offenem Feuer in die durch die Schiffsform bedingte Form gebogen und dann befestigt.

Digitized by Google

gearbeitet sein." Fehlerhafte Stücke sind durch gute zu ersetzen. Eiserne und messingne Buchsen von untadelhafter Güte verpflichtet sich der Unternehmer zu besorgen und einzusetzen. Die Preise sind stückweis nach den üblichen Abmessungen festgesetzt, die Zahlung soll auf Wunsch nach jeweiliger Lieferung abschlägig erfolgen.

Nachdem so die Vorarbeiten erledigt waren, konnte das Kontor am 19. August der Generaldirektion melden, daß der Bau des Schiffes unter Aufsicht des vormaligen ersten Steuermanns des „Mentor", Rieck, als Kapitän begonnen habe und in drei Wochen der Kiel gestreckt sein würde. „Da der Bau des Schiffs „Christian" überall Beyfall gefunden hat, so haben wir solches als Muster genommen und lassen das neue Schiff ganz nach demselben Modelle erbauen." Segeltuch und Hanf in ausgezeichnet schöner Ware wird aus St. Petersburg bezogen. Die Kosten des Schiffes für die alte Kommerzlast werden betragen Holz 40, Arbeitslohn $14^1/_2$, Eisengut 15, Tauwerk 28, Segel $12^1/_2$, Anker 4, Blockmacher, Tischler, Schlosser 13, zusammen 127 Taler, oder rund 100 Taler für die Normallast; es wird zu 100 alten Lasten eingerichtet und im nächsten Frühjahr von Stapel laufen können.

Beim Vorschreiten des Baues mußten dann noch weitere Arbeiten vergeben werden. Zur Übernahme der Tischlerarbeiten hatten drei Tischlermeister Angebote gemacht, die wesentlich in Höhe auseinandergingen, 500, 200, 140 Taler. Der Zuschlag wurde am 10. Februar 1827 dem mindestfordernden Tischlermeister Labhart erteilt. Derselbe übernahm danach sämtliche Tischlerarbeiten auf dem Neubau „sowohl in der Kajüte nach der (noch in den Akten vorhandenen) Zeichnung als auch im innern Raume des Schiffes, des Volkslogis, der Schanzbekleidung und „was sonst von der Rhederey nachzuhobeln verlangt wird" für 120 Taler, die in vierzehntägigen Raten gezahlt werden sollten. Er verpflichtete sich, nur ausgezeichnet schöne Arbeit zu liefern, diese am 12. zu beginnen und innerhalb von 14 Wochen zu vollenden, auch etwaige von der Reederei angeordnete kleine Abänderungen unentgeltlich auszuführen. Bei tadellos ausgeführter Arbeit wurde ihm eine besondere Vergütung von 10 Talern zugesichert. Sämtliches erforderliche Fichtenholz, Leim und Politur, das Holz zu den Möbeln liefert die Reederei, die auch die Kosten für etwaige Bildhauerarbeit trägt.

Über die Taklerarbeiten wurde mit dem Takelmeister Gottfried Lonn am 17. März ein Vertrag abgeschlossen, demzufolge er es übernahm, das Schiff binnen sechs Wochen „vollständig gut und tüchtig zu betakeln" für 110 Taler, die ihm wochenweise mit 15 Talern, der Rest nach Bescheinigung durch den Bau beaufsichtigenden Kapitän, dessen An-

Digitized by Google

weisungen er im übrigen zu folgen hatte, „daß die Arbeit gut und tüchtig angefertigt und gänzlich vollendet sey", gezahlt werden sollte. Das benötigte Tauwerk wurde vom Kontor dem Unternehmer geliefert. Wie schon erwähnt, war der Hanf aus St. Petersburg bezogen, Reepschläger Kruse verarbeitete ihn für 365 Taler zu Tauwerk; der Hanf hatte 3105 Taler 22 Silbergroschen gekostet.

Ebenso bezog das Kontor den größten Teil des Segeltuches aus St. Petersburg, die Segelmacher Kruth und J. L. Friedrich stellten daraus die Segel her und lieferten noch einen Teil dazu.

Acht Wasserfässer, jedes 3 Oxhoft haltend, wurden vom Böttchermeister Printz für 10 Taler das Stück angefertigt, laut Zeugnis der Älterleute des Stettiner Böttchergewerks.

Da „die Anfertigung des Gallions in der Regel mit dem Namen in Bezug steht", so erbat das Kontor am 16. Januar 1827 Bestimmung darüber von der Generaldirektion und schlug auf deren Aufforderung unterm 27. auch für das in Swinemünde auf Stapel stehende Seehandlungsschiff, auf das wir weiter hinten zurückkommen, folgende Namen vor: der Glückstern, der Lichtstern, die Seeblume, Vorwärts, und aus der nordischen Mythologie: Niörd (Gott der Winde, des Reichtums, der Handelsschaft, des Seewesens), Laga (Göttin und Hüterin der kühlen Gewässer), Antimo (Meergott bei den Preußen), Hermode (der Schnelle ist Götterbotschafter).

Wie überrascht und erfreut mag das Kontor gewesen sein, als nach langem Warten und nochmaliger Anfrage, da der Stapellauf bevorstehe, Präsident Rother ihm am 5. April mitteilen konnte:

„Daß des Kronprinzen Königliche Hoheit auf meinen desfallsigen Antrag zu genehmigen geruht haben, daß dieses Schiff höchst Ihren Namen erhalte.

In der Voraussetzung, daß es dieses Namens würdig gebaut sei, ist demselben die Benennung „Kronprinz von Preußen" zu geben, und hat das Comptoir in dieser Beziehung noch einige Verschönerungen an demselben anbringen lassen." Für den Fall, daß eine Büste des Kronprinzen angewandt werden könne, solle sie nach dem Rauchschen Modell angefertigt werden, das der mit der Ausführung beauftragte Künstler vom Präsidenten sich abholen könne.

Das Kontor beeilte sich denn auch, zu versichern „daß das neuerbaute Schiff, welches den hohen Namen Kronprinz von Preußen führen soll, so ausgezeichnet tüchtig und sorgfältig gearbeitet ist, daß es hier wohl seines Gleichen nicht finden möchte". Eine Büste in Goldbronze nach dem Rauchschen Modell soll als Gallionsfigur angebracht werden

Digitized by Google

und die Kajüte eleganter als bei gewöhnlichen Schiffen werden. In der Hinterwand dieser hatte das Kontor einen Platz der Täfelung für ein Ölgemälde des Kronprinzen freigelassen und bat am 18. Mai die Generaldirektion, um Bestellung eines recht ähnlichen. Schon am 26. erfolgte der Bescheid, daß die Fabrik von Stobwasser in Berlin es übernommen habe, ein Brustbild in Öl auf Blech, einschließlich Rahmen 42,7 cm hoch, 38 cm breit, nach dem Krügerschen lithographierten Blatte, als dem jetzt besten, für 5 Friedrichsdor bis zum 22. Juni zu liefern übernommen habe.

In dem vorerwähnten Schreiben fragt das Kontor auch an, ob die Bestückung durch Ankauf oder aus dem Königlichen Arsenal zu beschaffen sei. Die von der Generaldirektion deshalb mit dem Kriegsministerium eingeleiteten Verhandlungen führten dazu, daß dies erklärte, „für die Folge stehen selbige (Armatur-Gegenstände) gegen Vergütung der Anschaffungskosten gern zu Diensten und wird es, wenn solche dafür wünschenswert sind, immer nur jedesmaliger gefälliger Angabe der verlangten Gegenstände bedürfen."

Der Bau war inzwischen ununterbrochen fortgeschritten und vollendet, die Baubeaufsichtigung war von Kapitän Rieck an Boht übergegangen. Interessant ist ein Schriftwechsel mit der Königlichen Polizeidirektion wegen Verhütung des Wegschaffens der Späne und des Holzabfalls durch die Arbeiter vom Bauplatz. Gegen diese von den Arbeitern beanspruchte Übung hatte der Polizeidirektor schon Polizeistrafen von 5 bis 10 Talern festgesetzt und riet, der Unsitte dadurch zu steuern, daß die Holzabfälle sofort an einem Orte zusammengetragen und dort unter Aufsicht eines Wächters gestellt würden. Wenn alle Bauherren in gleicher Weise vorgingen, so würde sich die alte Übung schneller und gründlicher ausrotten lassen als durch Strafen.

Am 18. April 1827 konnte das Kontor folgende „Ergebenste Anzeige": Morgen früh 8 Uhr wird, wills Gott, unser neu erbautes Brigg-Schiff „Kronprinz von Preußen" auf dem Holzhofe d. Commerzien Rath Rahm der Oberwiek glücklich vom Stapel laufen", bei dem Oberpräsidenten, der Generalität, den Räten des Oberpräsidiums, dem Regierungspräsidenten und einer Anzahl von Kaufleuten umlaufen lassen, die ihre Kenntnisnahme namentlich bestätigten, und am 19. April der Generaldirektion melden: „Daß diesen Morgen 8 Uhr unser Brigg-Schiff „Kronprinz von Preußen" begünstigt durch schönes Wetter und in Gegenwart von sehr vielen Zuschauern vermittelst vorsichtiger und zweckmäßiger Veranstaltungen des Schiffs Zimmermeisters Nüske sowohl als des Kapitän Boht in den eben nicht günstigsten Räumen rasch, sicher und stolz von Stapel lief. Nun das Schiff zu Wasser liegt, können wir mit Ver-

Digitized by Google

gnügen dem p. Nüske bezeugen, daß er in aller Hinsicht zu unserer Zufriedenheit gearbeitet und ein sehr schönes Schiff geliefert hat."

Als solches bewährte die 232 Registertonnen große Brigg sich auch auf der Jungfernreise unter Kapitän Wallis nach Bordeaux. Schon auf der kurzen Strecke von Swinemünde nach Helsingör überholte es alle Mitsegler, acht vor ihm ausgelaufene Schiffe holte es in einer Stunde ein. Kapitän Wallis berichtete aus Bordeaux am 6. September 1827: „Das Schiff segelt sehr gutt, war aber mit der Ladung sehr Ranck, und nahm bedeutend Wasser über, ersteres ist indessen eine natürliche Folge, da die Stäbe welche wir geladen, sehr leicht, und die Böhte zu dem Schiffe in Proportion zu schwer sind, daher schwere Ober Last bewirken, viel Wasser übernehmen, thut fast jeder gute Segler. . . . übrigens erregt das Schiff durch der schönen Bauart hier sehr vieles Aufsehen und wird nicht eine Kauffarthey Brig, sondern allgemein la Corvette Prussien genannt."

Aus dieser seemännisch wie schiffbaulich durchaus verständlichen Erscheinung ist von dem Vorstande des Stettiner Kontors, Wentzel, der Vorwurf entnommen worden, das Schiff sei rank, besitze also nicht die erforderliche Stabilität und Sicherheit. Er hat dabei übersehen, daß Kapitän Wallis als natürliche Ursache für die auf der Reise gemachte Erfahrung die spezifisch leichte Ladung angab. Infolgedessen lag das Schiff höher aus dem Wasser als die Ladewasserlinie, für die die Segelfläche berechnet war und mußte sich daher bei seitlichem Winde leichter und stärker überlegen, schnell dem Druck des Windes auf die Segel folgen, was im seemännischen Sprachgebrauch als rank bezeichnet wird. Irgendwelche Gefahr für die Sicherheit des Schiffes ließ sich durch Minderung der Segelfläche ausschließen, wie denn allgemein ein Kauffahrteischiff, das in Ballast oder mit leichter Ladung fährt, bei gleich starkem seitlichen Winde weniger Segel führt, als wenn es auf der Ladewasserlinie liegt. Dem Kontor fehlte eben noch die seemännische Erfahrung und nur dadurch sind die zu den Akten genommenen Ausführungen Wentzels erklärlich:

Dem Kontor sei aus Erfahrung bekannt, daß das Schiff das Gegenteil von rank sei, es sei z. B. sehr schwer zur Abnahme des Ablaufschlittens nach dem Stapellauf, bei dem die Masten schon eingesetzt waren, zu krängen gewesen und habe bei den schweren Stürmen trotz voller Takellage ganz fest (soll wohl heißen, ohne sich auf die Seite zu neigen) gelegen. Über den Einfluß der Boote, die auf Deck lagen, auf die Stabilität, habe man die in Seesachen sehr erfahrenen Agenten Thomsen in Swinemünde, Zimmermeister Ritzow, Kapitän Schooff vom „Mentor" gehört, die der Ansicht seien, daß ein schweres Boot zwar mehr Be-

Digitized by Google

dienungsmannschaften erfordere, aber richtig an Deck gelagert ohne erheblichen Einfluß sei. Kapitän Schooff habe besonders das schwere Boot des „Mentor" gelobt, da es zum Löschen und Laden auf offener Reede sehr brauchbar sich erwiesen und er bei einem Schiffbruch nur von einem tüchtigen Boote Lebensrettung erwarten könne. „Nach allem diesem sehe ich in der Äußerung des p. Wallis nichts des Nehmens (?) als dessen Ungewohnheit, ein schnellsegelndes Schiff zu führen, die ihn auch nur bewegt, den innehabenden Zink (der einen Teil der Ladung bildete) auch für die Rückreise an Bord zu behalten." Damit schoß Wentzel, wie schon ausgeführt, weit übers Ziel hinaus, wie am besten die späteren Berichte Wallis zeigen, der auf der Rückreise nach Hamburg in Ballast mit dem Schiffe mehrtägige schwere Stürme nicht nur gut abwetterte, sondern sich auch in den Hoofden mit Segelpressen, d. h. indem er mehr Segel führte, als der Windstärke unter gewöhnlichen Verhältnissen entsprach, von den Sänden frei kreuzte und dies „nur dem schnellsegeln und der festen Bauart des Schiffes verdankte", wie er selbst am 24. November berichtet.

Jedenfalls hatte das Kontor die Genugtuung, daß die vielen Sachverständigen, die das Schiff in Swinemünde besuchten und besichtigten, „glücklicherweise über den tüchtigen und sachgemäßen Bau und die weitere Ausrüstung nichts zu erinnern gewußt haben, als daß das Schiff für die gewöhnliche Ost- und Nordseefahrt nicht genug laden könne und zu elegant sey, was den Frachtverdienst nicht erhöhe", was Wentzel in dem gedachten Schriftstück niederlegt. Dieses Urteil wird durch die Abbildung bestätigt, welche nach einem in der Seehandlung vorhandenen Ölbild aufgenommen ist.

Auch der Korrespondenzreeder in Bordeaux bezeichnet „Kronprinz von Preußen" als prächtiges Schiff; in Dover erregte es ebenfalls nach Wallis Bericht viel Aufsehen und wurde der schönen Bauart wegen nicht für ein gewöhnliches Kauffahrteischiff gehalten. Aus Hamburg konnte der dorthin entsandte Rechnungsrat Ebert vom Stettiner Kontor mit Genugtuung unterm 28. Dezember der Generaldirektion berichten, daß das Schiff wegen seiner ganz vortrefflichen Bauart die Bewunderung der Hamburger Reeder erregt habe und daß in seinem Beisein ein dortiger geschickter Schiffszimmermeister erklärt habe, „daß er noch nie ein so regelmäßig schön gebautes aus so vortrefflichen Hölzern bestehendes Schiff gesehen hätte und schwerlich im Stande seyn würde, ein ähnliches herzustellen. Von den Englischen Capitains wird das Schiff mit Neid und Ingrimm betrachtet, da auch sie es zu fühlen scheinen, daß man selbst in England wegen Mangel an Auswahl der paßenden Hölzer ein solches regelmäßiges Schiff nicht herstellen kann."

Digitized by Google

Das Schiff war trotz der schweren Stürme, die es noch vier Tage in steter Gefahr vor der Elbmündung festhielten, gut dicht geblieben, so daß es ohne Kalfaterung gekupfert werden und zu einer Reise nach Vera Cruz und Havanna ausgerüstet werden konnte. Dazu erhielt es zu den zwei schon vorhandenen noch zwei weitere Sechspfünder aus dem Stettiner Artilleriedepot an Bord. Der Kapitän wurde angewiesen, sich vom Preußischen Konsul eine Bescheinigung darüber ausstellen zu lassen, daß „die an Bord befindlichen Armatur Stücke und das Pulver zum Schiffe gehörig und Königlich Preußisches Eigenthum sind."

Hiermit schließen die erhalten gebliebenen Akten, ein zweites Aktenstück umfaßt die vor jeder neuen Reise aufgenommenen und vom Kapitän bescheinigten Inventarienverzeichnisse.

Der Verwaltungsbericht der Seehandlung für das Jahr 1848 meldet den Anfang 1849 erfolgten Verkauf des Schiffes an das Hamburger Handlungshaus Wm. O'Swald & Co.

Anlage 9 gibt den Meßbrief des „Kronprinz von Preußen", nachdem er 232 Registertonnen hielt, Anlage 9a das Nationalattest.

Aus der in den Akten noch erhaltenen Baurechnung ergibt sich, daß die Baukosten des Schiffes 18784 Taler 21 Silbergroschen betrugen. Hiervon entfielen auf Holz 4735 Taler 17 Silbergroschen 5 Pfennige, Zimmerarbeits- und -Meisterlohn 1947 Taler 28 Silbergroschen 9 Pfennige, für Baubeaufsichtigung, Bewachung des Bauplatzes und Baues, Vermessungsgelder, Beilbrief, Makler für Anfertigung der Verträge, kleine Inventarienstücke 751 Taler 28 Silbergroschen 4 Pfennige, Kupfer und Metall, einschließlich einer metallenen Schiffsglocke nebst Zubehör, Kajütsglocke 216 Taler 20 Silbergroschen 7 Pfennige, Schmiedearbeiten 2203 Taler 9 Silbergroschen 4 Pfennige, Reepschlägerarbeiten 3496 Taler 28 Silbergroschen, Segelmacherarbeiten, bei denen auch Flaggen, Kompasse, Sekundengläser aufgeführt sind, 1885 Taler 28 Silbergroschen 8 Pfennige, Blockmacherarbeit 373 Taler 26 Silbergroschen, Taklerlohn 110 Taler, Klempnerarbeit 194 Taler, Schlosser- und Bohrschmiedarbeit 280 Taler 3 Silbergroschen 2 Pfennige, Anker und Spillsperrklink 436 Taler 10 Pfennige, Tischlerarbeit 120 Taler, Böttcherarbeit 144 Taler 9 Silbergroschen 9 Pfennige, Glaserarbeiten, Leder, Lafetten 12 Taler, Porzellan und Glasgeschirr, Scheuersteine, Arzneikiste 37 Taler 3 Silbergroschen 3 Pfennige, 1 Chronometer 574 Taler 23 Silbergroschen, 4 Patentgläser, Kombüse, kleinere Inventarienstücke zusammen 865 Taler 29 Silbergroschen, auf die Verschönerung des Schiffes für Farben, Vergoldung, Vorhänge, Gardinen, Tischdecke, Sofa und das Gemälde des Kronprinzen für die Kajüte 1022 Taler 1 Silbergroschen 2 Pfennige und schließlich beim Stapellauf für Seife und Talg 18 Taler, Wein, Bier und Branntwein

Digitized by Google

45 Taler. Der Baurechnung ist noch ein übersichtlicher Vergleich der Kosten für das gleichzeitig in Swinemünde auf Vertrag im ganzen erbaute 203 Normallasten messende, also um 48 Lasten größere Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" beigefügt, der für die Beurteilung der Frage wertvoll ist, ob es vorteilhafter war, ein Schiff wie in Stettin in eigener Leitung oder wie in Swinemünde auf Vertrag zu bauen.

Die einzelnen Posten der Baurechnungen sind für jedes Schiff, entsprechend seinem Tonnengehalt, auf die Last zurückgeführt.

Bei „Friedrich Wilhelm III." sind die Kosten höher für Holz um rund 3 Taler, Zimmerarbeit um 23 Silbergroschen 8 Pfennige, was besonders auffällig ist, da die Arbeitslöhne in Stettin und Swinemünde als ziemlich gleich dargestellt werden, und vom Kontor als ungünstig für den Bau nach Vertrag bezeichnet wird. Beim „Kronprinz von Preußen" sind dagegen höher die Kosten für Baubeaufsichtigung usw. um 1 Taler 11 Silbergroschen, was das Kontor dadurch erklärt, daß die Kosten für Gehälter usw. und die Zahl des Aufsichtspersonals bei beiden Schiffen die gleichen gewesen seien und naturgemäß das kleinere Schiff mehr belasteten als das größere, die Reepschlägerarbeit um 3 Taler 25 Silbergroschen 10 Pfennige, hiervon wäre zu richtigem Vergleich die größere Anzahl Reservetauwerk in Abzug zu bringen, so daß der Unterschied auf 1 Taler 23 Silbergroschen 6 Pfennigen sinkt, den das Kontor darauf zurückführt, daß der Hanf für den „Kronprinz von Preußen" vor Verarbeitung erst durchgehechelt ist, wodurch das Tauwerk bedeutend an Haltbarkeit gewinnt, die Segelmacherarbeit um 3 Taler 26 Silbergroschen 3 Pfennige, oder nach Abzug für den größeren Bestand an Reservesegeln um 2 Taler 16 Silbergroschen 3 Pfennige, die auf die Mehrkosten des verwendeten besten russischen Segeltuches entfallen, die Blockmacherarbeiten um 17 Silbergroschen 2 Pfennige, da auf „Kronprinz von Preußen" „mehr Blöcke angebracht sind, weil dadurch die Segel sich leichter bedienen lassen und mehr geschont werden", Schlosser- und Bohrschmiedarbeiten um 1 Taler 5 Silbergroschen 6 Pfennige, da bei weitem mehr Schlosserarbeit zum Teil zur Verschönerung angebracht ist, Böttcherarbeit um 10 Silbergroschen 8 Pfennige, weil verhältnismäßig mehr Böttchergut auf „Kronprinz von Preußen" vorhanden ist und die Löhne höher in der großen als in der kleinen Stadt sind, Tischler-, Maler-, Bildhauerarbeit um 5 Taler 14 Silbergroschen 10 Pfennige, wegen der Einrichtung der Kajüte und sonstiger Verschönerungen, Sonstiges um 2 Taler 19 Silbergroschen 11 Pfennige, die nach Abzug der Kosten für Chronometer und Arzneikiste, die für „Friedrich Wilhelm III." nicht beschafft zu werden brauchte, zu einem Minderbetrage von $1^1/_3$ Talern werden. Die übrigen

Digitized by Google

Posten stimmen bei beiden Schiffen ziemlich überein, bei der Klempnerarbeit sind geringe Mehrkosten für „Kronprinz von Preußen" dadurch entstanden, daß sämtliche Fugen und Nähte in der Kajüte zur Verhütung des Ratten- und Mäusefraßes mit Blech ausgeschlagen wurden. Sehr erheblich ist noch der Unterschied in Kupfer-, Metall- und Schmiedearbeit zugunsten „Friedrich Wilhelm III.", 3 Taler 27 Silbergroschen, die das Kontor dadurch zu erklären sucht, daß an einem kleineren Schiffe im Verhältnis mehr als bei größeren hierfür zu rechnen ist. Tatsächlich ist „Friedrich Wilhelm III." um 1 Taler 17 Silbergroschen 6 Pfennige höher belastet, weil dort kupferne Bolzen und Nägel durchweg verwendet wurden, also das Schiff kupferfest gebaut wurde, was für die Erhaltung günstiger ist.

Insgesamt kostete die Normallast des „Kronprinz von Preußen" 13 Taler 5 Silbergroschen 10 Pfennige mehr als „Friedrich Wilhelm III.", ein Ergebnis, das, gleich gute Baustoffe und Bauausführung vorausgesetzt, nicht für den vom Kontor für ersteren gewählten Weg, den Bau unter vollständiger eigener Leitung auszuführen, spricht. Berücksichtigt man, daß der höchste Posten der Baurechnung, das Holz, für „Friedrich Wilhelm III." 3 Taler höher für die Last ist, so kommt man zu dem Schluß, daß das Kontor alle Arbeitsverträge zu teuer abgeschlossen hat. Es ermahnte daher auch den Kapitän, da „das Schiff teuer zu stehen kommt", zur größten Sparsamkeit.

Die Unternehmer sind denn auch zufrieden gewesen bis auf den Tischlermeister, der behauptete, nicht auf seine Kosten gekommen zu sein, was bei der geringen Höhe seiner Forderung gegenüber seinen Mitbewerbern auch nicht verwunderlich ist. Er erbat daher vom Kontor nicht nur die im Vertrag vorbehaltene Vergütung von 10 Talern, sondern eine doppelte „Gravircation", allerdings ohne Erfolg.

e) Das Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen".

Im Jahre 1826 stand gleichzeitig mit „Kronprinz von Preußen" in Swinemünde beim Kommerzienrat Krause ein Vollschiff auf Stapel, an dem die Seehandlung Parten besaß. Der schon erwähnte Reeder Thomsen leitete den Bau, der nach dem Bericht des Stettiner Kontors, das ihn von Zeit zu Zeit besichtigte, kerngesunde Hölzer hatte, die dem Holzlieferer und Schiffbauer alle Ehre machten. Das Schiff sei sehr scharf, würde ein Schnellsegler mit verhältnismäßig großem Laderaum und für außereuropäische Fahrt sehr geeignet werden. Auf mehrmalige Bitte um den Namen für das Schiff teilte die Generaldirektion am 28. Juli 1827 mit, daß er „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" sein solle.

Digitized by Google

Es war ein kupferfestes Vollschiff mit zwei Decks von 304 Registertonnen, mit fünf Kanonen bestückt, und ist von den Zimmergesellen Johann Lemcke und Karl Hochschild erbaut worden. Als Gallionsbild führte es eine Büste des Königs. Auf seiner Jungfernreise zeigte es sich nicht so schnell als man gehofft hatte, was das Kontor zu der Frage veranlaßte: ob das an ihm oder an Kapitän Reintrock liegt? Rother antwortete darauf: „Wenn übrigens die Besorgniß des Comtoirs wegen des langsamen Seegelns des Friedrich Wilhelm III. sich gegründet finden sollte, so würde dies beweisen, daß es besser ist, nach eigener Wahl und eigenem Gefallen oder doch wenigstens so Schiffe zu bauen, daß alle einzelnen Hölzer zuvor speciell abgenommen werden, als durch andere, ohne eigene specielle Mitwirkung gebaute Schiffe, ganz oder theilweise zu kaufen. Es dürfte überhaupt zweckmäßig sein, jedem abreisenden Capitain den Preis zu bestimmen, für welchen er das Schiff vorkommenden Falls verkaufen kann, weil wir dadurch den Schiffsbau im Inlande erweitern können."

Indes dazu kam es nicht, da auf der Rückreise „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" sämtliche Mitsegler bis auf einen Franzosen überholte und trotz schwerer Stürme bewundernswert dicht blieb, so daß sein Führer am 6. Oktober 1829 berichten konnte: „Das Schiff, was den hohen Namen führt, verdient es darum, weil es noch nie von den Sieben eingehabten Ladungen etwas Verwerbliches gelieffert." Die Seehandlung kaufte daher alle übrigen Partner aus und verwendete es nach der Jungfernreise nach Bordeaux auf der Fahrt nach Rio de Janeiro.

Nach der noch erhaltenen Schiffsbeschreibung befand sich auf dem Vordeck das große Spill, in Beetingen liegend, mit eisernen Wellen, drei Pallen, Stopper, ferner ein Gangspill, ein Kombüsenhaus aus Holz mit Kombüse für drei Töpfe, Schiffsglocke mit Schiffsnamen, zwei Pumpen.

Zur Kajüte führte, durch eine Eingangskappe geschützt, eine halb gewundene Treppe, um das anschließende Luk waren verzierte Bänke angebracht, die gleichzeitig als Hühnerhocks (Ställe) dienten. Die Kappe war mit messingnen Stützen und zwölf Glasfenstern — alles zur Verhütung der Kompaßablenkung mit Kupfernägeln — versehen. Dahinter stand das Kompaßhaus aus Mahagoni mit Messingkappe und Lampe vor dem schön verzierten Steuerrad. Die Ruderpinne zeigte nach achtern und wurde durch eine eiserne Kette auf einer eisernen Welle bewegt, die überdeckt war.

Die Kajüte war mit fichtenem in Mahagonifarbe poliertem Holze ausgestattet. Die Achterkajüte hatte fünf Heckfenster, die durch Spiegelscheiben und Sturmpforten verschließbar waren. An Steuerbord war ein

Digitized by Google

Klosett, an Backbord ein Kleiderschrank abgeschottet, zu denen Türen führten, dann folgten drei Säulen auf Bänken, welche einen Raum bildeten, in dem entweder Lebensmittel aufbewahrt oder ein Fahrgast untergebracht werden und der durch rote Gardinen abgetrennt werden konnte, dahinter auf jeder Seite eine Kommode mit drei Schüben, oben mit Messinggeländer; in der Wölbung waren zwei Spinde mit Glastüren, dazwischen ein Spiegel mit zwei Säulen und Bronzeverzierung eingebaut, ein Sofa, ein Ausziehtisch und sechs Stühle vervollständigten die Einrichtung. Das Querschott vorn enthielt an jeder Seite eine Tür in die Vorkajüte, dazwischen ein Spinde und eine Pantry. In der Vorkajüte war an Steuerbord das Schlafzimmer des Kapitäns mit einer Sofabettstelle, einem Schreibsekretär; sie erhielt durch ein Decksglas Licht, davor lag die Segelkammer und der Proviantraum. An Backbord war die Brotkammer und die Steuermannskammer. Erleuchtet wurde die Vorkajüte durch eine Kappe mit Fenstern, die durch einen eisernen Rost geschützt waren, darunter war ein Speisetisch mit besonderer Einrichtung aufgestellt. Unter der Treppe befand sich noch ein Vorratsraum. Durch eine Tür im vordern Querschott konnte man in den Zwischendecksraum gelangen. Ein eiserner Ofen gestattete das Heizen der Kajüte. Die Geschirrausstattung war für sechs Personen bemessen.

Das Volkslogis befand sich im Vorschiff und war vom Oberdeck aus auf zwei durch Kappen geschützten Treppen zugänglich. In ihm befanden sich zehn Schlafkojen und ein Spind zur Aufnahme des Kochgeräts und Speisen. Hinter dem Logis lag der abgeschottete von ihm aus zugängliche Kabelraum, dann folgte bis zum Schott der Vorkajüte der Zwischendecks-Laderaum.

Im Jahre 1830 hatte „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" einen neuen Fockmast, 1831 einen Groß- und Kreuzmast erhalten. Die Takellage, die von Anfang an zu schwach gewesen war, wurde teilweis ersetzt, aus den alten, durch neue ersetzten Segeln wurden Sonnensegel angefertigt. 1831 und zum Befremden des Stettiner Kontors wieder 1835 wurde das Schiff neu gekupfert. Als besonderen Schmuck erhielt die Kajüte im Jahre 1836 ein vom Maler Gebauer für 40 Friedrichsdor gemaltes Bild des Königs. Die Anregung hatte der Bischof Eylert gegeben, der 1835 das Schiff in Hamburg besucht und davon König Friedrich Wilhelm III. berichtet hatte mit dem Hinzufügen, daß leider kein Bild Seiner Majestät in der Kajüte sei, „worauf Seine Majestät sehr wohlgefällig geäußert haben sollen, es gäbe ja genug davon", wie der Vertreter der Seehandlung in Altona, Kommerzienrat Bahre, berichtete. Der Wunsch, den sein erster Führer, Kapitän Reintrock, bei Abgabe des Schiffes in das Journal schrieb: „Der Himmel sei nun ferner mit

Digitized by Google

dier, damit du deinen Fuß nicht an einen Stein Stößst", sollte leider nicht in Erfüllung gehen.

Mit 102 Fahrgästen an Bord, in Charter eines Bremer Hauses, trat „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" eine Fahrt nach Baltimore Ende Dezember 1836 von der Weser aus an, von der er nicht zurückkehren sollte. Die letzte Meldung des Kapitäns L. W. Riekeles ist am Weihnachtsheiligabend an die Generaldirektion von Bremerhaven aus gerichtet:

„Indem ich mich auf mein ergebenes Letztes beziehe, habe hiermit nicht unterlassen wollen, Ihnen den Antrit meiner Reise nach New Orleans zu melden, der Wind ist Ost bei gelindem Frost und hoffe ich mit Gottes Hülfe eine schnelle und glückliche Reise zu machen. Ihnen recht vergnügte Feiertage und einen frohen Jahreswechsel wünschend verbleibe . . ."

Noch ehe das neue Jahr anbrach war der Briefschreiber schon der Zeitlichkeit entrückt. In schweren Stürmen, die die Weihnachtstage brachten, kenterte entweder das Schiff oder es strandete auf den Sänden an der englischen Ostküste oder vor dem Kanal. Am 31. Dezember trieb auf Baltrum ein Namensbrett mit dem Namen Friedrich Wilhelm III. an. Am 2. Januar 1837 erhielt der englische Konsul in Bremen einen Brief aus Whistable vom 2. Januar, der meldete, daß unter anderen aus der See aufgelesenen Papieren die Ladeliste des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Riekeles, konsigniert an Herrn von Dißen, New-Orleans, von C. W. Riekeles, Bremen, gefunden seien. Außerdem meldete ein anderer Briefschreiber, daß Ginflaschen in Körbe eingebunden, Säbel, Leinenkisten, Käse, Wein, Essig, Butter, Gin, 40 Kaffeemühlen, Musikinstrumente usw. an der Küste angetrieben und aufgefischt seien, Teile der Ladung des unglücklichen Schiffes. An der Küste von Dünkirchen wurde laut Börsenliste vom 25. Januar 1837 das Hinterteil eines großen Bootes, bezeichnet mit Friedrich Wilhelm III., König von Preußen, geborgen. Mit dem Schiff blieben außer dem Kapitän, 3 Steuerleuten und 14 Mann 102 Fahrgäste. Es hatte dasselbe Schicksal gefunden wie im November 1861 die preußische Korvette „Amazone". Auch „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" konnte sich bei dem stürmischen Wetter nicht von den tückischen Sänden der Nordsee freikreuzen.

Für die Geschichte des preußischen Seewesens, insonderheit des Schiffbaues, ist „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" dadurch bemerkenswert, daß er das erste im preußischen Staate kupferfest, d. h. unter ausschließlicher Verwendung kupferner Bolzen, um die Kupferhaut gegen elektrolytische Einwirkung zu schützen, erbaute, für die west- und ostindische Fahrt bestimmte Schiff ist. Die Abbildung des Schiffes

Digitized by Google

ist nach einem aus dem Nachlasse des Königs Friedrich Wilhelm III. stammenden, im Hohenzollern-Museum aufbewahrten farbigen Stiche angefertigt.

f) Brigg „Elisabeth Louise".

Die Brigg „Elisabeth Louise" war eindeckig, 24,1 m lang, 7 m breit, 4,42 m tief, 180 Registertonnen haltend, mit vier Sechspfündern bestückt und 1828 in Swinemünde erbaut. Am Gallion befand sich eine Büste der hohen Namensgeberin Kronprinzessin Elisabeth von Preußen.

Auf Deck war ein großes Spill, zwei kupferne Pumpen, ein Gangspill, eine Stevenpumpe, das Mahagoni-Ruderrad, das die nach hinten gerichtete, im Ruderhaus untergebrachte Pinne bewegte. Im Ruderhaus waren noch zwei Kojen angebracht. Der Steuerkompaß war in das Oberlicht der Kajüte eingebaut, das mit Sitzbänken umgeben war. Die unter Deck liegende, durch Treppe im Windfang zugängliche Kajüte war mit fichtenem Holz bekleidet, das an den Seiten und hinten mit gelber Farbe und goldenen Leisten verziert war. Ringsum liefen Sitzbänke, die zugleich als Vorratsräume dienten. Hinter der Kajüte lag die Segelkoje, das sie abtrennende Schott trug einen Spiegel in goldenem Rahmen zwischen geschnitzten Säulen. Aus dem vordern Querschott der Kajüte führte an Steuerbordseite eine Tür in die mit zwei Kojen versehene Kapitänskammer, an Backbord eine Tür in den Windfang, wo die Kammern der Steuerleute lagen. Vom Niedergang führte nach vorn eine Tür in den Raum. Chronometer, Sextanten, Karten waren in einem Spinde in der Kajüte untergebracht.

Das Volkslogis lag vorn unter Deck, hatte zwei Luken, Treppe, 10 Kojen und einen Geschirrschrank, die eiserne Kombüse war an Deck. In den gemalten Pforten waren hölzerne Kanonen angebracht.

Nach mehr als zwanzigjähriger Dienstleistung ging „Elisabeth Louise" 1850 durch Kauf in den Besitz W. O'Swald's & Co. über.

g) Vollschiff „Danzig".

Auch über dies Schiff sind nur spärliche Angaben erhalten. Es war im Jahre 1827 in Danzig erbaut, 1835 von der Seehandlung, die Anteile daran hatte, angekauft und mit 8, später 7, eisernen Kanonen bestückt. „Danzig" war mit 690 Registertonnen bei weitem das größte Schiff der Seehandlung und wurde zumeist zum Transport von Massengütern: Kaffee, Baumwolle, Zucker von Südamerika, New-Orleans, Havanna, zeitweise auch in Charter als Auswandererschiff verwendet.

Digitized by Google

h) Vollschiff „Preußischer Adler".

Im August 1844 schloß die Generaldirektion der Seehandlung durch Vermittlung ihres früheren Kapitäns Wendt mit dem Schiffbaumeister Johann Lange in Vegesack, der durch dreijährige Tätigkeit auf nordamerikanischen Werften hierfür besonders geeignet schien, einen Vertrag ab wegen Erbauung eines dreimastigen Schiffes von etwa 320 Last (480 Registertonnen) mit allem Zubehör und vollständigem Inventar, wie es für Reisen nach Ostindien gebräuchlich und erforderlich, nach dem schönsten Modell. Es sollte mit guter Tragfähigkeit einen mäßigen Tiefgang und hinreichende Stabilität vereinigen und vorzüglich die Eigenschaft des Schnellsegelns erlangen. Die Abmessungen sollten sein: Länge 36 m, Breite 9,15, Tiefe im Raum 5,50 m. Es sollte bis zum 15. März 1845 gekupfert und segelfertig hergestellt sein und unter einem Dach gebaut werden, zu dessen Errichtung die Seehandlung 500 Taler beisteuerte. Der Baumeister verpflichtete sich, nur gesundes, gutes, möglichst astfreies Holz zu verwenden, der Seehandlung soll das Recht der Zurückweisung nicht einwandfreier Hölzer durch den von ihr zu bestellenden Baubeaufsichtiger zustehen. Die Hölzer sollen durchweg fest verbunden, dicht, das ganze Gebäude durch den Tischler abgehobelt und alle nach außen tretenden Bolzen und Nägel im Oberschiff bis zur Kupferhaut versenkt und die Löcher durch Pfropfen geschlossen werden. Außer dem Schiffskörper, den Masten und Rundhölzern liefert der Baumeister auch alle Schmiede-, Schlosser-, Reepschläger-, Segelmacher-, Blockmacher-, Maler-, Bildhauer- und Glaserarbeit und was sonst dazu gehört, das Schiff vollständig segelfertig und seefähig zu machen und von ganz untadelhafter Beschaffenheit zu liefern. Er bringt es auf eigene Kosten und Gefahr zu Wasser, versichert es während des Baues und bis zur Ablieferung gegen Feuersgefahr. Ferner liefert er nach der dem Vertrag beigefügten Liste das gesamte Inventar, sämtliches stehende und laufende Tauwerk, Anker und Ankerketten, alle Segel, Boote und Schaluppen mit Segeln und Zubehör, Kombüse mit Kochsgut, Kajütsgut, Bootsmannsgut, Flaggen usw. Tauwerk, Segel, Inventar werden nach Rücksprache mit dem Bauaufseher nur leistungsfähigen Firmen zur Anfertigung übertragen. Die Fensterscheiben sollen aus Spiegelglas, die beiden Gangspills aus Mahagoniholz, ihre Klinkringe gepreßte englische sein, für das Sonnensegel sollen Stützen geliefert werden, für die Gaffeln soll Drahttauwerk anstatt Kette, ebenso für das Vorgeschirr verwendet werden. Eiserne Kranbalken sollen auf beiden Seiten, das Gallion entweder mit einer Büste oder Krull und anderer Bildhauerarbeit, das Heck ebenfalls mit solcher verziert, der Name am Gallion, Heck und vorn an der

Digitized by Google

Hütte mit gepreßten metallnen, echt vergoldeten Lettern angebracht werden; die schweren Anker und Ketten sollen von Brown & Lenox bezogen werden. Die Kajüte wird ganz nach Wunsch des Bauaufsehers eingerichtet, elegant und schön gearbeitet. Die Innenwände sollen von Mahagoni und amerikanischen Hölzern hergestellt und mit Spiegeln ausgestattet werden. Sofas, Stühle, Tische, Kommoden, Spinde, Gardinen sollen angebracht, Wasserklosett, Kammern, Staterooms, d. h. Kammern für Fahrgäste, Steuermannskammern, Proviantkammer, Segelkoje, Waffenkammer, Pulverkammer, mit Plattlot und wollenem Tuch ausgeschlagen, massive Mahagoni-Kajütstreppe eingebaut werden. Das Schiff wird bis auf 5 oder 5,2 m Höhe kupferfest gebaut. Ausgeschlossen bleibt die Lieferung der Kupferhaut, der Waffen, nautischen Instrumente, Karten und Bücher, Arzneikiste und chirurgischen Instrumente, des Reservegutes.

Der Vertrag enthält dann die ins einzelne gehenden Bestimmungen über die Abmessungen der wichtigsten Bauteile, woraus anzuführen ist, daß der Kiel von 45,6 × 40,2 cm mit 12,7 cm starkem Loskiel und 45,6 × 51,0 cm starkem Kielschwein, das Oberdeck aus 7 bis 6 cm starkem splintfreien Danziger Kernholz in 15,2 cm oder 17,7 cm breiten Gängen hergestellt werden soll. Die Oberdeckbalken sollen 30,2 cm bis 35,3 cm breit, 21,2 cm dick sein und 75 cm bis 1 m auseinanderliegen, die Zwischendecksbalken 30,2 cm bis 35,3 cm × 27 cm. Im Zwischendeck sollen Stützen angebracht werden. Die Balkenweger im Zwischendeck sollen 25,1 cm × 35,3—37,4 cm, im Oberdeck 30,2×35,3 cm, die Zwischendecksplanken 6,3 cm stark sein, die Stärke der Außenhautplanken schwankt zwischen 7,6 und 12,7 cm. Die Scherstöcke der Luken sollen aus Mahagoni angefertigt werden, alles Tannenholz, das der Luft ausgesetzt ist, wie Schanzkleider, Ruderhaus, Kappen, Kombüse, Hütte, Verdeck über dem großen Boot, soll aus bestem Holz aus den Ostseelanden sein. Im Zwischendeck soll jeder zweite Decksbalken mit eisernem Knie befestigt werden, die Heckbalken sollen nur mit solchen befestigt werden und im Unterraum unter den Decksbalken einige eiserne Knie angebracht werden. Die Reeling soll von Eichenholz ausgeführt und darin die Püttingseisen eingelassen werden mit kleiner Rüst.

Für die Arbeit sind dem Baumeister 31 500 Taler in richtigen Louisdors zu 5 Talern zu folgenden Zeiten zu zahlen: bei Unterzeichnung des Vertrages 1000, wenn die Spanten und beide Steven stehen 2000, wenn die Kimmplanken innen und außen befestigt sind 2000, wenn die stehende Takellage in Arbeit gegeben und das Ankergeschirr bestellt ist 3000, wenn Ober- und Zwischendeck, der größte Teil der Außenhaut fertig 3000, wenn das Schiff von Stapel gelassen ist, die Masten eingesetzt sind 4000, nachdem es in Bremerhaven im Trockendock gekupfert ist

Digitized by Google

5000, nach vollständiger Fertigstellung und Ausstellung des Beilbriefs der Rest von 11 500 Talern.

Zur Schlichtung etwaig strittiger Punkte ernennt vorkommendenfalls jede Partei einen Sachverständigen, die, falls sie sich nicht einigen können, einen Dritten wählen, dessen Urteil widerspruchslos den Ausschlag gibt.

Die Inventarienliste sah außer der vollständigen Takellage 1 hölzerne, 1 eiserne Pumpe, 3 Anker zu 2000, 1800, 1600 Pfund, 3 Ankerketten, davon 1 von 120 Faden (190 m) $1^{7}/_{16}$" (37 mm), 1 von 100 Faden (180 m) $1^{3}/_{8}$" (35 mm), 1 von 90 Faden (160,5 m) $1^{5}/_{16}$" (31 mm), 1 Strom- und 2 Wurfanker, mit Ausnahme der Sturmsegel und der Leesegel, zwei volle Stell Segel, 1 Blitzableiter von Kupferdraht und im übrigen die üblichen Gegenstände vor. Bemerkenswert ist, daß 2 eiserne Wasserbehälter, rund 14 Oxhoft (1913,6 l) haltend, mit verschließbaren messingnen Kränen verlangt wurden. An Booten waren vorgesehen 1 großes Boot, 1 Schaluppe, 1 Gig, 1 Heckjolle.

Während Kapitän Wendt die Bauleitung behielt, wurde ein Kapitän Sammann für 40 Taler monatlich mit der Beaufsichtigung an Ort und Stelle, namentlich auch der Imprägnierung der Hölzer mit Sublimat beauftragt. Der Bau wurde Anfang September begonnen, seit dem 29. November standen die Spanten und Steven. Wendt besorgte mit großem Eifer die Geschäfte und drängte schon im Dezember um Bestimmung des Namens, wofür er vor allen Alexander v. Humboldt vorschlägt, damit die Bauausführung am Gallion nicht aufgehalten würde. Die Seehandlung bestimmte am 18. Dezember, daß sie als Gallionsfigur einen preußischen Adler gewählt habe, ohne vorerst sich noch über den Namen zu entscheiden. Die Figur werde in sechs Wochen in Berlin gegossen und vergoldet sein, sie würde 0,9 m hoch, 1,35 m lang.

Am 22. Januar 1845 beantragte Wendt, eine Hütte durch Erhöhung des Decks hinten zu bauen, dadurch würde die Kajüte geräumiger und wohnlicher werden und im Zwischendeck 15 Last für Ladung gewonnen werden, da die Segelkoje usw. dann in den Raum zwischen Fußboden der Kajüte und Zwischendeck verlegt werden könne. Es würden 500 Taler Mehrkosten gegen den Anschlag entstehen. Die Generaldirektion genehmigte dies, konnte jedoch ihre Überraschung darüber nicht verhehlen, daß noch besondere Kosten entständen, da doch der Vertrag die Herrichtung der Kajüte ganz dem Wunsch des Bauaufsehers überlasse. Wendt begründete die Forderung mit Mehrarbeit und größerem Holzverbrauch. Er schlägt die Verwendung der in den letzten Jahren in der englischen Marine vielfach angewendeten Art von Blitzableitern vor, die, aus Kupferstreifen bestehen, welche von oben nach unten fortlaufend an den Stängen

Digitized by Google

und den Masten befestigt, den Blitz durch die verschiedenen Bolzen im Kiel nach außen leiten.

Am 15. Februar hatte sich Rother dahin entschieden, daß dem neuen Schiff der Name „Preußischer Adler" beigelegt werde. Der Entscheid fand am 3. März die Zustimmung des Königs. Das Schiff sollte nun auch am Heck noch einen Adler und den Namen erhalten, Mitte April auf der Elbe sein, um Anfang Mai nach Batavia und China segeln zu können.

Als Bestückung sollte es Sechspfünder-Karronaden in Patent-Gleitlafetten erhalten, die aus England zu beziehen seien, wo bereits Eisenballast, Kupferplatten und -nägel durch Wendt beschafft waren, und wo auch die Seekarten, Instrumente und Chronometer gekauft werden sollten. Ein Chronometer will die Generaldirektion von Mechanikus Tiede in Berlin nehmen, welcher für einige ihrer Schiffe bereits sehr gut bewährte Instrumente geliefert hatte. Der Sextant des verstorbenen Kapitäns Rodbertus, der eigentlich das Schiff führen sollte, wurde für dies angekauft, außer Seekarten für die Reise nach China sollten auch vollständig solche für Südamerika und das Stille Weltmeer beschafft werden. Die Anbringung von drei Blitzableitern der vorgeschlagenen Harrisschen Art wurde von der Generaldirektion genehmigt, jedoch der hohen Kosten wegen in einfacherer, von Kapitän Wendt angegebener Weise für 450 Taler ausgeführt.

Das Schiff erhielt an jeder Seite zehn Kanonenpforten, davon zwei in der Kajüte, die dann nach vorn folgenden drei Pforten waren für die Sechspfünder-Kanonaden bestimmt, die andern erhalten „Quäkers", d. h. falsche hölzerne Kanonen, ganz vorn auf der Back stand eine lange um Mittelpivot drehbare Kanone, zwei Drehbassen auf der Hütte. Die Geschütze erhielten ihre Pulverladung in Kartuschbeuteln.

Das Volkslogis wurde für 20 Mann eingerichtet, sollte aber mit 24 Mann für die Reise nach China belegt werden. Eine Uhr für die Kajüte und ein Dutzend silberne Eß- und Teelöffel wurden genehmigt.

Ende April übernahm Kapitän Schütt, der spätere Schiffsführer, die Bauaufsicht, doch wirkte Wendt noch nebenher.

Entgegen der ursprünglichen Absicht wurde wegen der langen Verzögerung des Eintreffens des von England bezogenen Kupfers das Schiff auf den Helgen gekupfert.

Am 7. Mai endlich lief das Schiff, „das sicher die Zierde aller preußischen Schiffe wird, wenn nicht Alles trügt, das schönste Schiff, welches je unter preußischer oder deutscher Flagge die Atlantischen Fluthen durchfurcht haben möchte," wie Kapitän Wendt begeistert schrieb, von Stapel und wurde nun aufgetakelt, der ausgezeichnet schöne Adler als Gallionsfigur angebracht. Es hatte mit nur 2,3 m Tiefgang vorn und

Digitized by Google

hinten gleichlastig, mit Untermasten und zwei Ankerketten an Bord die gehörige Stabilität.

Die Kajüte hatte nach einer in den Akten erhaltenen Zeichnung 4 Heck- und 2 Seitenpforten, an jeder Seite 1 Kammer und 1 Klosett, an einer Seite eine Bade-, an der anderen die Waffenkammer. Vor ihr an Backbord war die Pantry, an die sich die Steuermannskammern anschlossen, während an Steuerbord der Kapitän seine Kammer hatte. Die vordere Wand lag oben hinter dem Kreuzmast. In der Kajüte befanden sich auch eine Büste des Königs, zwei vergoldete Spiegel, eine Schiffsuhr, ein messingner Kamin, vor Fenstern und Türen Damastgardinen und Vorhänge; eine Hängelampe diente zur Erleuchtung.

Wegen Ausstellung des Beilbriefes für das Schiff ergaben sich unerwartete Schwierigkeiten. Der Erbauer hatte die Vermessung nach Bremer Gesetz vorgenommen, daraufhin sollte das Schiff in das preußische Schiffsregister eingetragen werden, ohne einen preußischen Hafen vorher zu besuchen, da es ja in Hamburg befrachtet werden sollte. Der preußische Konsul in Bremen, Fred A. D. Delius, weigerte sich, die Vermessungsergebnisse amtlich anzuerkennen und ihre Richtigkeit zu bescheinigen, da er die preußischen Vorschriften nicht kenne. Es bedurfte des persönlichen Eingreifens des inzwischen auch zum preußischen Finanzminister ernannten Präsidenten der Seehandlung, um Delius zu vermögen, in seiner Gegenwart die Vermessung durch einen vereideten Vermesser vornehmen zu lassen und darüber ein Protokoll aufzunehmen. Da dies den Vorschriften in der Form nicht entsprach, so wurde er gebeten, ein in diese gebrachtes nochmals zu beglaubigen. Dies geschah am 14. Mai, doch stellte sich nunmehr die Unmöglichkeit heraus, angesichts der bevorstehenden Ausreise die Ausfertigung der Schiffspapiere durch eine preußische Behörde bei der Kürze der verfügbaren Zeit zu verlangen. Daher wurde der Königlich Preußische Generalkonsul in Hamburg Wm. O'Swald um Ausstellung eines neuen Beilbriefes und Meßattestes und einer Bescheinigung über die Bewaffnung ersucht, was dieser am 15. Juli ausführte, so daß, nachdem sie mit Beglaubigung des Niederländischen und Spanischen Konsuls versehen waren, die Papiere endlich in Ordnung waren. Die Größe des „Preußischen Adler" wurde zu 480 Registertonnen angegeben.

Am 22. Mai, also über 2 Monate später als vertraglich bedungen, konnte „Preußischer Adler" Vegesack verlassen und gelangte bis zum 24. mit Schlepperhilfe bis Wesfleht auf der Weser. Hier erhielt es den Eisenballast und die Kanonen; die Kiste mit Gewehren war versehentlich in London nicht verladen worden. Als Fracht wurden Steine eingenommen. Kapitän Schütt ließ, um in See keinen Aufenthalt zu haben, den Elblotsen

Digitized by Google

Meyer, der gewöhnlich die Seehandlungsschiffe lotste, von Hamburg kommen. Am 8. Juni gelangte das Schiff nach Bremerhaven, konnte aber wegen widrigen Windes erst nach Mitte Juni in Hamburg eintreffen.

In einer Zeitungspolemik, die in der Kölnischen Zeitung durch Briefe aus Bielefeld und Stettin eröffnet wurde, wurde u. a. als unangebracht bezeichnet, daß das Schiff nicht auf einer preußischen Werft, sondern in Bremen gebaut sei und daß Baumeister und Bauaufseher verschwägert seien. Dies hatte zur Folge, daß die Seehandlung zur Abnahme eine Kommission, den Rechnungsrat Ebert und Assessor Homan, nach Hamburg entsandte, die den „Preußischen Adler" am 18. besichtigten und sich äußerten: „Es ist nicht in Abrede zu stellen, daß das Schiff ausgezeichnet schön gebaut und eine wahre Zierde ist. Selbst hiesige angesehene Rheder lassen der Bau Art desselben vollste Gerechtigkeit wiederfahren."

Die Abnehmerverhandlung am 20. Juni ergab, daß das Oberdeck nicht astfreie Planken enthielt, der breite Gang nicht von Pitchpine, sondern deutschem Holz war und anstatt mehrerer Wasserfässer ein eiserner Wasserbehälter mehr geliefert sei und daß sich außerdem nichts gegen die vorschriftsmäßige Lieferung zu erinnern fände, womit dann die Übergabe an die Kommission und von dieser an den Schiffsführer, Kapitän Schütt, als vollendet zu betrachten sei.

Der Bericht der Abnahmekommission entschuldigt die verspätete Ablieferung durch den sehr strengen Winter, der das rechtzeitige Eintreffen benötigter Baustoffe aus England nachweislich verzögert habe. Für die von Lange nicht gelieferte Gallionsfigur oder Krull sei ein Ersatz nicht zu beanspruchen, da sich dessen Höhe schwer feststellen lasse, Lange auch durch Ausschmückung des Schiffes mit Messingbeschlägen an Luken, Spillen usw. mehr als bedungen geleistet habe. Für den Einbau der Hütte, die außerordentlich zweckmäßig sei und das Schiff verschöne, sei die als höchst mäßig zu bezeichnende Entschädigung von 350 Talern Louisdor zu zahlen. Kapitän Wendt habe ohne jede Rücksicht auf seine Verwandtschaft mit Schiffsbaumeister Lange das Vertrauen der Seehandlung durchaus gerechtfertigt. Er werde nun noch die nautische Ausrüstung in England, wo sie 15 bis 20 % billiger sei, beschaffen. Die Entermesser könnten im Griff stärker sein, doch würden sie erfahrungsmäßig nicht viel gebraucht, auch hätte der Guß der Drehbassen äußerlich besser sein können, doch lege die Kommission diesen Kleinigkeiten keinen Wert bei.

Die Generaldirektion schloß sich der Ansicht der Kommission an, insonderheit fand sie die verspätete Lieferung durch die Umstände entschuldigt und ging, zumal keine Konventionalstrafe vorgesehen, darüber

Digitized by Google

hinweg. Sie genehmigte die 350 Taler Nachzahlung und behielt sich eine Anerkennung Kapitän Wendts für seine vielen Bemühungen vor. Präsident Rother genehmigte diese Entscheidung.

Der Hamburgische Korrespondent Nr. 158 vom 5. Juli 1845 brachte eine zwei Spalten füllende Beschreibung des „prachtvollen Fregattschiffes, . . . auf welchem sich alles in schönsten Dimensionen und harmonischem Ganzen darstellt, der schlanke Bau des Körpers, seine Masten und Takellagen, seine Deck-Einrichtungen, seine Artillerie, seine schweren Deck- und leichten Quarterboote und seine übrige Ausrüstung . . . . man kann mit vollstem Rechte sagen, daß am Bord dieses Schiffes Nützlichkeit, Bequemlichkeit und Eleganz Hand in Hand gehen." Hervorgehoben wird die gute Lüftungseinrichtung für die Innenhölzer, die zweckmäßige Raumausnutzung, die Unterbringung von drei eisernen Wasserbehältern im Raum zum Ersatz der an Deck viel Platz wegnehmenden Fässer. Das Volkslogis ist geräumig und luftig, auf dem Vorschiff befindet sich eine kleine Back, auf der eine sechspfündige Kanone sich ringsum drehen kann, sechs weitere sechspfündige Perkussionsstücke feuern aus Pforten auf Deck. Die Blitzableitereinrichtung wird besonders erwähnt, der von Rauch modellierte, eben im Auffliegen begriffene Adler, der den Bug ziert, als Kunstwerk gepriesen. Preußische Adler, vergoldet, sind auf dem Spill, an der Reeling, am Heck angebracht. Im Vorraum der Vorkajüte sind Flaggenspinde, die in bezeichneten Fächern die National- und Signalflaggen enthalten, hier sind ein Hängekompaß, das Barometer und die Chronometer untergebracht, hübsche Ruhebänke befinden sich an den Seiten. „Wenige bequeme Mahagonistufen führen zur großen mit Polisander und Mahagoni-Wänden äußerst zierlich bekleideten großen Kajüte, die . . . einem mit allem Komfort versehenen Boudoir gleicht, an dem sich niedliche Staterooms für Passagiere, Ankleidegemächer und Badezimmer, die Waffenkammer und die übrigen zur Disposition des Kapitains, der Offiziere und des Stuarts befindlichen Piecen symmetrisch reihen."

Am 11. August wies die Generaldirektion den Rest des Baugeldes einschließlich anerkannter Mehrforderungen mit 2190 Taler 13 Silbergroschen durch Kapitän Wendt an Lange an, das Schiff war auf etwa 37 000 Taler zu stehen gekommen, einschließlich der Kupferhaut, Waffen, Instrumente, Seekarten auf 48 330 Taler = $145^2/_3$ Taler die Normallast.

Dieser Preis wurde von dem Schiffsbesichtiger Dreyer aus Altona, der das ganze Schiff besichtigte, angesichts der Bauart und Einrichtung nicht zu hoch befunden. Die Hamburger Assekuranz-Kompagnie erkannte seinen Wert dadurch an, daß sie Versicherungen auf die Ladung zu einer um $^1/_4$ % billigeren Prämie als auf andern Schiffen I. Klasse abschloß.

Digitized by Google

Der Danziger Reeder Alex. Gibsone hatte auf Bitte des Geheimen Oberfinanzrates Kayser von der Generaldirektion der Seehandlung das Schiff in Hamburg besichtigt und äußerte sich brieflich darüber: „daß es in seiner äußern Form ein schönes Schiff genannt werden konnte, gegen das nur Scheelsucht erheblichen Tadel auszusprechen vermag." Das Oberdeck allerdings hätte astfreie Planken haben müssen, die Innenverbindungen habe er wegen der Ladung nicht sehen können.

Auf der ersten Reise bis Batavia hatte sich das Schiff als ungemein tüchtig und als guter Segler bewährt, und ebenso auf der Rückreise, so daß die Generaldirektion am 29. September 1846 dem Kapitän Wendt unter Mitteilung, daß sich das Schiff als ein tüchtiges Bauwerk bewährt habe, für seine Bemühungen 1000 Taler überwies.

An den Bau des „Preußischen Adlers" auf einer „ausländischen" Werft knüpfte sich, vermutlich von Schiffahrts- und Schiffbaukreisen der preußischen Ostseehäfen angeregt, ein Zeitungsstreit in der Kölnischen und der Bielefelder Zeitung, auf den die Staats- und Gelehrte Zeitung des Hamburgischen Korrespondenten Nr. 92/3 vom 18./19. April 1845 eine von sachkundiger Feder geschriebene Entgegnung brachte, deren Wiedergabe angezeigt ist, da sie auch die Schiffbaupolitik der Seehandlung würdigt. Sie führte aus, in den angeführten Zeitungen werde der Bau eines Schiffes auf der Weser für die Seehandlung zu ständigen Unternehmungen nach China — worauf alle Deutschen mit Freuden blicken — getadelt und an den Bau sogar Verdächtigungen der verwandtschaftlichen Beziehungen des Bauaufsehers und des Baumeisters geknüpft. Kapitän Wendt, der durch seine zweite Heirat Schwager des rühmlichst bekannten Schiffbaumeisters Lange in Vegesack wurde, hat auf fünf Reisen um die Erde Seehandlungsschiffe geführt und „ist als ausgezeichneter Nautiker innerhalb und außerhalb Deutschlands rühmlichst bekannt". Wegen seiner bekannten Kenntnisse als Navigateur benutzte ihn die Seehandlung beim Neubau des Schiffes.

„Wir sehen den ‚Preußischen Adler' nicht als ein ausländisches sondern echt deutsches Schiff an und nebenbei auch, wenn uns nicht alles trügt, das schönste Schiff, das je unter preußischer oder deutscher Flagge die atlantischen Fluten durchfurcht haben möchte." Die Seehandlung beweise durch den Bau in Vegesack, daß sie die Weser nicht zum Auslande rechne und die Absicht verfolge, da zu kaufen — in Deutschland —, wo man am besten und billigsten kaufe und da zu verkaufen — im Ausland —, wo man am teuersten seine Ware loswerden kann.

Auch die Hamburger Reeder ließen Schiffe auf der Weser bauen, da „man bauet auf der Weser wohlfeilere Schiffe, die gleich ausgezeichnet solide und famöse Segler sind, und zugleich die schönsten Formen und

Digitized by Google

Verhältnisse haben". Die Seehandlung müsse wohl durch 25 jährige Erfahrung im Schiffsbau erkannt haben, daß man in den Ostseehäfen nicht wohlfeile und zugleich vorzügliche Segler baut. Sie habe übrigens auch in Stettin zu verschiedenen Zeiten Schiffe bauen lassen, „Kronprinz von Preußen", „Elisabeth Louise", die zu bescheiden sind, Ansprüche an Ausgezeichnetheit zu machen. Auch habe sie in früherer Zeit Modellschiffe aus Amerika kommen lassen, nach welchen sich in Stettin seinerzeit mancher Blick richtete und in den neugebauten Schiffen personifizierte. Weshalb aber bauten die Ostseeleute und die Stettiner noch lange nicht solche Schiffe, wie auf der Weser gebaut werden? Es sei zu hoffen, daß sie auch dort immer weiter zum Ruhme des gemeinsamen Vaterlandes im Schiffsbau fortschreiten mögen, darauf habe aber die Seehandlung jetzt nicht warten können.

Nach Rückkehr von seiner Jungfernreise wurde die Ausstellung der Schiffspapiere durch die preußischen Behörden wieder in die Hand genommen. Präsident Rother wandte sich unter Darstellung des Sachverhalts an den Justizminister mit der Bitte, das Kommerz- und Admiralitäts-Kollegium in Danzig, wo das Schiff beheimatet werden sollte, entsprechend anzuwerfen, was auch geschah. Das Kollegium erklärte sich jedoch für Nationalisierung des Schiffes nur zuständig, wenn es im Danziger Hafen läge oder sich innerhalb ihres Gerichtsbezirkes befände. Das Schiff mußte also wieder ohne preußische Papiere segeln.

Der Antritt der nächsten Reise nach China wurde durch die dänische Blockade der Nordsee sehr verzögert, bei der Rückkehr im August 1849 hatte die Seehandlung bereits die Auflösung der Reederei beschlossen, so daß „Preußischer Adler" nicht wieder in Fahrt gesetzt werden sollte, zumal die Untersuchung des Schiffes ergeben hatte, daß das Kielschwein auf eine Länge von 30 m verfeuert (von Trockenfäule ergriffen) war. Es wurde daher zum Verkauf gestellt und das Anerbieten von H. D. Mutzenbecher Söhne, das Schiff gemeinsam mit der Seehandlung zu reedern, wobei eine gute Leitung gewiß Verdienst bringen würde, abgelehnt.

Am 20. März 1850 legte nach einer mündlichen Unterhaltung mit dem Direktor der Seehandlung, Bloch, Wm. O'Swald der Generaldirektion eine Denkschrift vor, in der er nach Darlegung der schon Seite 68 angeführten Gründe des teuren Schiffsbetriebes ausführt: Durch Beschränkung der Besatzung allein können schon 30 % Ersparnis der Jahreskosten erzielt werden. Im gleichen Verhältnis würden in Hand eines geschäftskundigen Reeders sich die übrigen Ausgaben für Ausrüstung, Instandhaltung, Versicherung verringern, so daß der „Preußische Adler" um rund 11 000 Mk. Banko billiger fahren könne als bisher. Entweder würde „Preußischer Adler" jetzt zu verkaufen sein, was bei dem

Digitized by Google

jetzigen mangelhaften Zustande, da das Vorschiff sich infolge des schweren Gallionsadlers begeben hat, das Kielschwein zu erneuern ist, zur Taxe von 40 000 Mk. Banko geschehen könnte, die O'Swald bietet. Bei längerm Liegen im Süßwasser wird das Schiff auch leiden. Oder das Schiff wird nochmals in Fahrt gesetzt und im Auslande verkauft, z. B. in Kalifornien, wo die Aussichten günstig dafür sind, für 24 000—30 000 Taler, von denen 10 % für Kommission, Deklaration, Garantie u. dergl. abgehen. Fracht für 700—800 £ würde sich dahin leicht finden. Sollte der Verkauf nicht zustande kommen, so würde das Schiff Küstenfracht machen und, Fracht für Kanton und Batavia führend, von dort Rückfracht nach Europa nehmen. O'Swald würde das Schiff wie ein eigenes betrachten und fördern, aber nur unter vollem Vertrauen der Seehandlung und Verkaufsvollmacht, im Falle des Verkaufes gegen $2^1/_2$ % Provision. O'Swald hatte nach genauer Untersuchung und Verhandlung mit den Handwerkern festgestellt, daß die Erneuerung des Kielschweins, neuer Besanmast und Klüverbaum, Münzmetallhaut, die Ausbesserung an Takellage, Segeln, neue Segel 5000 Mk. Banko weniger als der frühere Anschlag kosten würde. Da mit dem Verkauf zu rechnen ist, so „müße zwar das äußere Ansehen desselben nichts zeigen, was den Verkauf in Betreff des Zustandes des Schiffes beeinträchtigen kann, aber zugleich auch jede in solcher Absicht unnötige vollkommenste Instandsetzung unterbleiben. Es müße in einen solchen Zustand gesetzt werden, welcher einen Verkauf begünstige und auch dasselbe vollkommen fähig mache, eine Reise nach der Südsee resp. Indien und zurück zu unternehmen." Die Handwerker hätten sich zur genauen Einhaltung der Preise verpflichtet. Dazu würde die Verpflegung und Heuer nach Hamburger Sätzen für 16 Monat zu berechnen sein, so daß die Gesamtausgaben 18 300 Mk. Banko betrügen. Sollte die Seehandlung auf keinen beider Vorschläge eingehen, so erbietet sich O'Swald in dem Schiffe für gemeinschaftliche halbe Rechnung mit der Seehandlung zu reedern unter der Bedingung, daß diese durch ihn die Ausbesserung und Ausrüstung wie veranschlagt besorgen läßt, wodurch der Schiffswert auf 58 324 Mark Banko steigt, an dem jeder Mitreeder 29 162 Mark Banko Anteil hat. O'Swald verzinst seinen Anteil mit 3 % jährlich und macht nach Wahl jährliche Abzahlungen. Er erhält als Korrespondenzreeder die völlig freie Leitung aller Geschäfte und Angelegenheiten des Schiffes, um dasselbe durch Vercharterung, durch Seereisen, allenfalls durch Verkauf im völlig gemeinschaftlichen Interesse zu verwenden. Der Nettogewinn und Verlust wird zu gleichen Teilen verteilt auf Grund jährlicher Rechnungslegung der ganz vollendeten Reise. Das Schiff fährt versichert. Die 2 % übliche Korre-

Digitized by Google

spondenz-Reederei-Kommission erhält O'Swald. Die Seehandlung erklärt sich bereit, bis zur Höhe ihres halben Anteils vorläufig nicht durch Fracht gedeckte Auslagen, oder Ladungsanteil bei Vercharterung zu übernehmen, jedoch nicht mehr als 20 000 Taler.

Trotz des Drängens O'Swald's: Zeit gewonnen, alles gewonnen! konnte die Generaldirektion zu keinem Entschluß kommen. Eine mündliche Besprechung mit dem Rechnungsrat Stägemann, der aus Anlaß der Ausbesserung des „Preußischen Adlers" nach Hamburg gekommen war, in der O'Swald seine Bedingungen aufrechterhalten hatte, scheint anstatt Klarheit Unklarheit in die Sache gebracht zu haben. O'Swald setzte dann am 20. Mai seinen Standpunkt nochmals ausführlich auseinander, was die Erwiderung der Generaldirektion vom 24. Mai zur Folge hatte, daß sie auf den Vorschlag der gemeinsamen Reederei eingehe, aber den Kaufpreis auf 50 000 Mark Banko o h n e die Ausbesserungs- usw. Kosten, die Zinsen auf 4 % festgesetzt wissen wollte, die Verpflichtung, selbst Ladung zu übernehmen, ablehnte. Im übrigen scheine ihr bei den jetzigen Reedereiverhältnissen keine besondere Eile vorzuliegen. Die Ausbesserung des Schiffes hatte wegen Fortschreitens der Verfeuerung sofort begonnen werden müssen. Nach verschiedenen schriftlichen und mündlichen Verhandlungen kam dann am 12. Juli der Vertrag zustande, wonach die Seehandlung den halben Part des „Preußischen Adlers" für 30 000 Mark Banko an Wm. O'Swald & Co. verkauft, die mit 4 % jährlich bis zur Auflösung der mit der am 15. August erfolgenden Übernahme beginnenden Partenreederei zu verzinsen ist. O'Swald bleibt die ganze oder teilweise Zahlung der Summe unbenommen. Das Schiff fährt weiter unter preußischer Flagge und die Verkäufer geben Gewähr, daß es bis zum Tage der Übernahme frei von Abgaben ist. Sie übertragen die ganze Leitung der Reederei einschließlich Annahme von Kapitän und Mannschaft O'Swald, denen 2 % Provision für die Geschäfte zustehen. Das Schiff fährt unter Assekuranz, die von O'Swald gegen Jahresprovision von $^1/_2$ %, für Einzelreise von $^1/_4$ %, auf gemeinsame Kosten zu besorgen ist. Der halbe Anteil der Ausgaben wird bei Rechnungsübergabe, die Hälfte der Einnahme sofort nach Eingang ausgezahlt. Für Beteiligung an Ladung usw. für jede Reise bis höchstens 60 000 Mark Banko hat jeder Beteiligte die Hälfte zu hinterlegen. O'Swald erhält Vollmacht zum Verkauf des Schiffes jederzeit zum höchstmöglichen Preise. In diesem wie im Fall der Verunglückung oder Kondemnierung des Schiffes hat O'Swald die Restkaufsumme zu zahlen. Der Vertrag läuft auf drei Jahre, falls er dann nicht erneuert oder verlängert wird, so soll die Auseinandersetzung durch öffentlichen Verkauf des Schiffes in Hamburg erfolgen.

Digitized by Google

Im Jahre 1854 ging „Preußischer Adler" durch Verkauf in den Besitz von Wm. O'Swald & Co. über, wie mir dies Handlungshaus auf Anfrage, da die Akten darüber nichts enthalten, freundlichst mitteilte. 1860 ist das Schiff dann weiter an eine norwegische Reederei verkauft, die es „Kongs Oernen" nannte.

i) Das Vollschiff „Merkur".

Im Jahre 1845 hatte die Generaldirektion den Umbau oder Ersatz der Brigg „Kronprinz von Preußen" in Erwägung gezogen und die Außerfahrtsetzung der „Prinzeß Louise" beschlossen. Sie forderte am 11. Januar 1846 den Schiffbaumeister J. W. Klawitter in Danzig zur Einreichung von Kostenanschlägen und Plänen für ein Fregattschiff von etwa 300 Normallasten und eine Brigg von etwa 155 Normallasten auf. Die mitgeteilten allgemein gehaltenen Bedingungen entsprachen dem Vertrage mit Lange und berücksichtigten die beim Bau des „Preußischen Adlers" gemachten Erfahrungen. Besonderer Wert wurde auf festen Bau, gute Tragfähigkeit, mittleren Tiefgang und die Eigenschaft des Schnellsegelns gelegt.

Klawitter war vom Reeder, Kommerzien- und Admiralitätsrat Alex Gibsone in Danzig dem Geheimen Oberfinanzrat und Mitglied der Generaldirektion Kayser warm empfohlen worden, er sei solide, leiste mehr als vertraglich bedungen, habe nicht nur das Zimmergewerk ausgelernt, sondern auch als Steuermann gefahren und sei städtischer Bracker für die den fremden Marinen gelieferten Schiffbauhölzer. Gibsone persönlich würde es sich zur Ehre rechnen, der Seehandlung bei dem Bau zur Seite zu stehen. Er führte aus: „Das Königliche Institut der Seehandlung hat bisher immer gestrebt, den Kaufleuten als Muster in seiner Handlungsweise zu leuchten und die Industrie des Landes zu befördern. Die Aufgabe beim Schiffbau würde demnach seyn, mit dem größten Schnellsegeln eine große Tragfähigkeit und geringe Meßfähigkeit zu verbinden und dabei endlich eine Sparsamkeit, ohne die äußere Form, was Zierrathen etc. betrifft, zu vernachlässigen, zu beachten, die uns Kaufleuten zur Nachahmung dient. Es versteht sich, daß es dabei auf die Kosten von neuen Erfindungen, die versuchsweise in Anwendung kommen, nicht ankommen darf . . . bin ich zu der Ansicht gelangt, daß die Preußischen Schiffe bei einem ebenso guten Segeln größere Tragfähigkeit haben als sämmtliche ausländischen und daß sie, da sie weniger messen, verhältnißmäßig weniger Kosten haben, wie in der Bemannung, Slitage, Beköstigung etc. stets mit jeder Nation concurriren und noch Gewinne machen können, wo jene schon verlieren. Auf Passagiere muß aber dabei

Digitized by Google

nicht Rücksicht genommen werden, da dieselben eine große Räumlichkeit verlangen, die vortheilhafter auf die Ladung verwendet wird."

Klawitter reichte am 5. April 1846 Kostenanschlag und Pläne zu einer 170 Normallasten großen Brigg ein, der mit 31 412 Taler 23 Silbergroschen, 7 Pfennigen abschloß, 184 3/4 Taler gegen 109 1/3 Taler für die Last ohne Kupferung und einen Teil des Inventars beim „Preußischen Adler". Gibsone riet in einem Schreiben vom 11. April von der Ausführung dieses Baues als unwirtschaftlich ab, da das Schiff sich nie bezahlen würde, und empfahl wieder dringend die Übertragung des Vollschiffes an Klawitter.

Die Seehandlung war schon von selbst zu dieser Ansicht gekommen und verzichtete auf die Ausführung, indem sie gleichzeitig Klawitter um einen Anschlag für ein 262—280 Normallasten großes Vollschiff ersuchte. Dieser legte am 16. Mai einen Vertrag über ein von ihm schon erbautes Schiff von 280 Normallasten mit Inventar zu 33950 Talern vor, den Gibsone zur Annahme empfahl. Zum Abschluß des Vertrages kam Klawitter auf eigenen Wunsch nach Berlin, wohin auch der Bauaufseher und spätere Führer des Schiffes, Kapitän Wilhelm Meyer, zur Begutachtung beschieden war.

Der am 20. Juni 1846 vollzogene Vertrag bestimmt in neun Paragraphen, daß der Schiffsbaumeister J. W. Klawitter den Neubau eines rund 280 Normallasten großen dreimastigen Pinkschiffes (Vollschiffes) zu transatlantischen Reisen beil- und bohrfertig, solide, nach der neuesten Methode und kupferfest, von den besten Materialien, bei gehöriger Stabilität in sich vereinigend den möglichst geringen Tiefgang, die Fähigkeit des Schnellsegelns und Einnehmens der für die Größe angemessenen Ladung nach der zur Prüfung und Genehmigung vorzulegenden Zeichnung übernimmt. Die Hauptabmessungen sollen etwa sein 35 m Länge, 8,3 m Breite, 6,1 m Kielhöhe. Das Schiff soll nicht unter 270 und nicht über 290 Last groß sein. Es soll aus bestem Holz mit versenkten Bolzen, abgehobelter Außenhaut, sämtlichen Masten, Beschlägen, Püttings, Bratspill, Volkslogis und Kajüte spätestens Ende Mai 1847 abgeliefert werden, nachdem der Baumeister es auf seine Kosten und Gefahr von Stapel gelassen hat. Der Baumeister verspricht auch, auf ein gefälliges Äußere zu achten und ein durchaus starkes geschmackvolles Schiff zu liefern, wofür die Seehandlung 60 Taler für die Normallast des beil- und bohrfertigen Schiffes zahlt und zwar 1/3 bei Kiellegung, 1/3 bei Legung der Unterdecksbalken, 1/3 nach Ablieferung. Sie selbst liefert die Kupferhaut, die Bewaffnung, nautische Ausrüstung, Arzneiausrüstung, alle Verzierungen in Holz und Bronze, Metall, Glas und jede Vergoldung, den eisernen Ballast und Wasserbehälter, alles Reservegut, sämtliche Takellage, Inventar, Boote sowie

Digitized by Google

jede Schlosser-, Kupferschmiede-, Klempner-, Glaser-, Gußeisen-, Maler-, Böttcher- und Tischler-Arbeit und die Feuerversicherung während des Baues. Die Vermessung und Ausstellung des Meßbriefes durch das Königliche Hauptzollamt in Danzig geschieht auf Kosten der Seehandlung, die auch die Kosten des Stempels trägt. Beide Teile begeben sich jeder Einrede und wie der Baumeister die Verwendung nur tüchtiger Baustoffe und äußerste Sorgfalt verspricht, so wünscht er auch, daß der Bauaufseher nicht durch unnütze Weiterungen ihm die Erfüllung der Verpflichtungen erschwert. Dementsprechend wurde dieser von der Generaldirektion angewiesen, Meinungsverschiedenheiten auf freundlichem Wege zu beseitigen.

Eine Anlage zum Vertrage enthält die Abmessungen der Hauptbauteile: der Kiel aus Buchenholz 30 × 32,6 cm soll aus drei Stücken bestehen, ebenso wie der 20 × 32,6 cm starke Loskiel, Kielschwein, Hinter- und Vorsteven aus Eichen 45 × 55 cm, 30 × 45 cm, 30 × 42 cm, ersteres aus mehreren Stücken, letztere innen verstrebt. Die Bodenwrangen sollen 32,6 × 35,7 cm stark sein, die Zwischendecksbalken aus Eichen 27,5 cm hoch und 25 × 35,7 cm breit, die Befestigung soll durch Längsschiffsknie erfolgen, die der 20 cm hohen, 25—35,7 cm breiten Oberdecksbalken mit doppeltem Diagonalknie. Die Außenhaut soll im Boden 7,6 cm dicke, in der Kimmung vier 12,7 cm, zwei 10,1 cm starke Gänge eichener Planken enthalten, im übrigen aus 7,6, 10,1, 12,7 cm starken eichenen Planken bestehen. Das Oberdeck soll 7,1 cm dicke, 8,9 cm breite fichtene Kronbohlen, frei von Ästen und Splint, erhalten. Die Verbindungsbolzen der Steven usw. sollen 3,8 und 3,2 cm stark sein, Masten, Bugspriet, Stängen, Unter- und Marsrahen werden von fichtenem Holz, die übrigen Rundhölzer von Tannen angefertigt.

Zu den Kosten des beil- und bohrfertigen Schiffes traten nach Anschlag noch für die der Seehandlung vorbehaltenen Arbeiten 9189 Taler 20 Silbergroschen, für das Inventar, Takellage, Bestückung 9125 Taler 8 Silbergroschen 10 Pfennige.

Dieser Vertrag muß gegenüber dem mit Baumeister Lange, Vegesack, als ein Rückschritt bezeichnet werden, da er die Seehandlung wieder zur Vergebung der Arbeiten im kleinen zwang.

Der Kiel wurde um Mitte August gelegt, aber zur Überraschung der Generaldirektion die Abmessungen auf 36,4 m Länge, 9 m Breite, 6,2 m Tiefe vergrößert, wodurch nach Klawitter eine gefälligere Form, geringerer Tiefgang und größere Schnellsegelfähigkeit erzielt, und da eine Hütte nicht gewünscht, der erforderliche Laderaum gewonnen würde.

Wohl oder übel mußte sich die Generaldirektion hiermit einverstanden erklären und gab auch ihre Zustimmung zu dem von Klawitter wiederholt beantragten Einpökeln des Holzes zur Verhütung der Fäulnis.

Digitized by Google

Anker und Ketten wurden in Liverpool bestellt in der Erwartung, daß die Zollbehörde sie zollfrei werde eingehen lassen, ebenso wie die von „Prinzeß Louise" aus Hamburg heranzuziehenden nautischen und chirurgischen Instrumente; Segeltuch von C. W. Delius in Versmold. Der zollfreie Eingang wurde abgelehnt, da es sich um Sachen eines verkauften, nicht eines gestrandeten Schiffes handelte.

Am 29. September erteilte die Generaldirektion dem Neubau den Namen „Merkur" und bestimmte, daß die vorangeführten Gegenstände seinerzeit von Hamburg nach Helsingör gesandt und dort übergenommen werden sollten. Kapitän Meyer hatte für schöne Formen der Spanten zu kämpfen, da man in Danzig mehr voll für Ladung, als schön und scharf fürs Segeln baute. Am 18. November wurden die Unterdecksbalken gelegt. Kapitän Meyer findet, daß im übrigen in Danzig so gut wie in Bremen und Hamburg gebaut wird, nur wünschte er mehr Kupfernägel zur Befestigung der Außenhaut verwendet zu sehen und schlägt daher vor, dies bei der in England auszuführenden Kupferung nachzuholen, womit sich die Generaldirektion einverstanden erklärte.

Am 10. April mußte Meyer melden, der Bau schreite so langsam fort, daß er kaum Ende Mai fertig sein würde; die Schuld trägt der ungewöhnlich lange Winter und die schlechte Witterung nachher, so daß die Generaldirektion nicht drängen will, wenn dafür alles gut gearbeitet wird.

Am 27. April schickte die Generaldirektion die Chronometer usw. nach Helsingör, der Kapitän des Schiffes sollte sie unterwegs aufziehen und in Helsingör an einen Sachkenner, das übrige an A. van Deurs & Co. abgeben.

Am 29. April beklagte sich Gibsone über das anmaßende Benehmen Kapitän Meyers gegen Klawitter und ihn selbst, seine Unschlüssigkeit über die zu wählende Form habe den Bau aufgehalten, er bedürfe der Aufsicht, um Überschreitungen beim Inventar zu verhüten. Die Generaldirektion nahm ihren langjährig bewährten Schiffsführer in Schutz, machte ihn jedoch betreffs der Ausrüstung von Gibsone abhängig, der am 9. Mai berichtet, er habe Klawitter und Meyer wieder ausgesöhnt. Die von der Generaldirektion beabsichtigte Entsendung des „Merkur" mit Fracht nach Kronstadt müßte aber wohl aufgegeben werden, da Klawitter das Schiff, an dem er mit Hingabe gearbeitet, nicht vor vollständiger Fertigstellung der Kajüte, nach der jetzt so häufig der Wert des Schiffes beurteilt würde, aus der Hand geben könne. Gleichzeitig berichtete Kapitän Meyer, daß das Schiff bis Juni nicht fertig würde, da viel Schiffszimmerleute in See gegangen seien. Klawitter entschuldige sich, daß das Schiff schön werden solle und gäbe sich auch Mühe, doch würde es nicht so schön wie die

Digitized by Google

andern, die Bugplanken seien beim Anlegen zersplittert und Klawitter wolle sie nicht ersetzen, Gibsone unterstütze ihn darin, er meine „Preußischer Adler" werde wohl auch solche Bugplanken haben. Den Takellageanschlag habe er, Meyer, überschritten, weil die Takellage größer geworden sei und weil er wirklich gutes Tauwerk genommen habe. Die Kajütseinrichtung sei nicht kostbarer als auf „Prinzeß Louise".

Die Generaldirektion genehmigte zwar die Überschreitungen, wies aber Kapitän Meyer an, ohne Genehmigung Gibsones keine Anschaffungen zu machen und benachrichtigte diesen entsprechend. Sie stimmte dem zu, daß die Blitzableiter später in England angebracht würden, weil Klawitter dafür eine dreimal höhere Summe ansetzte, als sie auf „Preußischer Adler" gekostet hatten. Gibsone will das Schiff nicht aus dem Hafen lassen, ehe Kapitän Meyer ihm nicht schriftlich erklärt hat, daß alles ordentlich und fertig sei, damit nicht nachher noch Mehrkosten durch Neuanschaffungen oder Änderungen entstehen, in denen Meyer groß sei. Die Generaldirektion hat nichts dagegen, daß das Schiff vor Beendigung der Tischlerarbeiten zu Wasser gebracht wird, eine besondere Abnahme durch eine Kommission solle nicht stattfinden, es würde die Erklärung Gibsones und Meyers genügen, daß Klawitter die Vertragsbedingungen erfüllt habe.

Am 22. Juli, $3^1/_2$ Uhr nachmittags, lief der „Merkur" glücklich in sechs Minuten von Stapel. Auf Gibsones Vorschlag wurden aus diesem Anlaß je 115 Taler an die Zimmergesellen-Krankenkasse und die Seeschiffer-Krankenkasse gezahlt.

Es wurde nun aufgetakelt, während die Tischlerarbeiten weitergingen, die, wie Gibsone wieder meldet, durch das Zögern und die Abänderungssucht des Bauaufsehers aufgehalten würden.

Die Generaldirektion hatte schon eine Fracht von Eisenbahnschwellen nach London, wo, weil es billiger, das Schiff gekupfert werden sollte und von da nach Brasilien besorgt und sah mit begreiflichem Unbehagen den langsamen Fortgang der Fertigstellung.

Bei der Vermessung, die, was ein sehr seltener Fall war, in Gegenwart des Steuerrats selbst vorgenommen wurde, ergab sich eine Tragfähigkeit von 330 Normallast zu 4000 Pfund (495 Registertonnen), was nach Gibsone auf die vermehrte Länge und die verschärfte Vermessungsart entfiel, jedenfalls dem Schiffbauer vorteilhaft war, was er gleich durch die Angabe abschwächte, der Arbeitslohn sei während des Baues um 20 % gestiegen.

Die Heuerung der Mannschaft und Steuerleute machte große Schwierigkeiten, da bei der schon vorgeschrittenen Jahreszeit an sich nur wenig Seeleute noch zu Hause waren und die verfügbaren nur für Rück-

Digitized by Google

kehr nach Danzig sich verheuern wollten. So mußte man 12 Taler Heuer zahlen und freie Rückreise bewilligen. Als zweiter Steuermann wurde Domke angenommen.

Die Fertigstellung zog sich aber immer weiter hin, so daß die Seehandlung wegen der von London aus beabsichtigten Befrachtung nach Rio de Janeiro mehrfach zur Eile mahnte.

Am 16. Oktober endlich langte das Schiff in Helsingör an und nahm dort die durch Vermittelung O'Swalds von Hamburg aus gesandten Chronometer und sonstigen Ausrüstungsstücke über.

Nach dem Verlassen Helsingörs kam das Schiff in dichtem Nebel auf der Südseite Anholts östlich vom Leuchtturm am 19. Oktober auf Strand und nach Werfen eines Teiles der Ladung ohne Beistand eines von Helsingör, wohin die Nachricht durch einen schwedischen Bootsführer gelangt war, gesandten Dampfers am 20. abends wieder frei und setzte die Reise fort. Das Schiff fuhr unversichert und war völlig dicht geblieben. Nachdem er noch wegen schweren Sturmes einen norwegischen Nothafen angelaufen, kam „Merkur" im November nach London und wurde dort bis zur Ballastlinie, 4,25 m hoch, gekupfert.

Um die Segeleigenschaften zu heben, wurde der Fockmast zurückgestagt mit dem Erfolg, daß „Merkur" ganz vorzüglich segelte und unter einer Flotte von mehr als 100 Schiffen der beste war.

„Merkur" versegelte dann in Ballast nach Rio de Janeiro und Kapitän Meyer stellte ihm das Zeugnis aus: „Der „Merkur" segelt so gut, wie nur ein Kriegsschiff erster Klasse, er läuft bey guten Umständen eine Fahrt von 12 bis 13 Knoten, überhaupt hat er, seit ich die Masten gerückt, alle Tugenden, die man nur verlangen kann."

Am 19. April 1848 traf „Merkur" auf Plymouth-Reede ein, wo er Kunde von dem Kriege zwischen Dänemark und dem Deutschen Bunde erhielt und die Anweisung, bis zur Aufhebung der Blockade der Nordseeküste auf der Reede von Cowes zu bleiben. Auf dieser Reise hat sich das in Rio „als schönstes bewunderte Schiff" leider als sehr rank erwiesen, weshalb Kapitän Meyer die Verkürzung der Untermasten beantragte.

Die Seehandlung war hierdurch über die Güte des Baues zweifelhaft geworden. Der Schiffbauer Dulke aus Altona, der verschiedentlich dort Seehandlungsschiffe ausgebessert hatte, besichtigte den „Merkur", als er noch in Spanten stand und gab sein Urteil dahin ab, daß mangels so schönen Holzes in Hamburg ein solches Schiff nicht gebaut werden könne, selbst der in Bremen gebaute „Preußische Adler" habe nicht solche Hölzer. Diesem Urteil schloß sich auch der englische Schiffbauer Young in London an, der gelegentlich der Kupferung das Schiff im Auftrage der Seehandlung untersuchte. Dagegen seien die Formen des „Merkur"

Digitized by Google

für einen Kauffahrer ganz verfehlt, das Schiff sei vorn zu scharf und der Unterwasserteil nicht völlig genug, so daß es trotz seiner großen Breite und geringen Tiefganges nicht ohne viel Ballast fahren könne und stark schlingere. Die Ladefähigkeit habe darunter gelitten. Als nun gar noch sich herausstellte, daß die Baukosten für die Last um 12 Taler überschritten waren und diese auf 77 Taler zu stehen kam, bedauerte die Seehandlung, den „Merkur" bei Klawitter gebaut zu haben. Dieser hinwiederum war verletzt, weil er nicht die verdiente Anerkennung „seines Bestrebens, ein durchaus tadelfreies, allen Anforderungen entsprechendes Schiff herzustellen, was jeden Vergleich mit Bremer Bauart aushalten kann und die Genugthuung geben soll, daß wir in unserem Vaterlande ähnliches und mehr zu leisten im Stande sind" gefunden hatte. Der Höhe der Baukosten ständen die für außereuropäische Reisen so wichtigen guten Segeleigenschaften, die Schärfe, der größere Laderaum, der Eingangszoll auf viele Baustoffe, die außergewöhnliche Eleganz gegenüber, die Gibsone unter andern auch an den Schlössern in der Kajüte, die aus Messing waren und einen besondern Mann zum Putzen erforderten, und, mit Klawitter übereinstimmend, darin fand, daß die Stängewanten und Parduhns getrenst, d. h. gegen Durchscheuern geschützt seien, was nicht einmal auf der „Amazone" der Fall sei. „Merkur" könne daher nicht als Norm der Schiffbaukosten in Danzig dienen.

Kapitän Meyer, zur Rechtfertigung aufgefordert, führte aus, daß Gibsone und Klawitter in ihrem ganzen Leben nicht so viel gute Schiffe gesehen hätten wie er an einem Tage. Der Bau habe so schlechte Linien bekommen, daß er die Änderung verlangt und ihre Vertretung übernommen habe. Durch das Urteil Young's wird Klawitter in dieser Hinsicht entlastet. Dagegen ließ die Seehandlung die Ausführungen Meyers gelten: „Die Seehandlung will Alles auf das Beste und Schönste eingerichtet haben, und ich muß es auch aus dem Grunde thun, denn, wenn ich nach Hamburg komme, so wird die geringste Kleinigkeit hervorgesucht werden, um Tadel zu erheben, da man so ungern es sah, daß das Schiff in Preußen gebaut wurde, außerdem hätten auch alle andern Capitaine der Seehandlung Alles dasjenige, was ich verlangte," ordnete aber eine Untersuchung durch Sachverständige an.

Erst im September konnte „Merkur" nach Hamburg heimkehren und wurde hier im Auftrage der Generaldirektion von Assessor Homann und Schiffbaumeister Dreyer eingehend besichtigt, die die Rankheit auf die scharfen Formen des Schiffsbodens zurückführten, sie könne daher auch durch Verkürzung der Untermasten nicht behoben werden, sondern besser durch Vermehrung des Ballastes. Hier wurde auch die Höherführung der Kupferhaut um 1 m und die Beschaffung von sechs Kanonen genehmigt.

Digitized by Google

Die Untersuchung ergab, daß manche Fehler durch bessere Bauaufsicht hätten vermieden werden können, daß die Überschreitungen des Anschlags namentlich bei der inneren Einrichtung mehr in der Unbekanntschaft der Tischler mit solcher Arbeit, als in der besonders kostbaren Ausführung lägen. Auch diese Sachverständigen konnten nicht umhin, die Formen als zu fein zu bezeichnen, größere Fülle würde bessere Stabilität und Ladefähigkeit ergeben haben. Beim Hauptmast hatten sich schlechte Stellen gezeigt, aus dem gleichen Grunde war das Bugspriet gebrochen, die Verbolzung der Außenhautplanken erwies sich, wie schon Kapitän Meyer behauptet hatte, als nicht ausreichend.

Auf der 1848 am 18. November angetretenen Reise kam „Merkur" vor allen gleichzeitig mit ihm aus der Elbe versegelten Schiffen in Batavia an, auf der Rückreise hatte er das Unglück, zwei Mann zu verlieren.

Im Jahre 1850 wurde dies Schiff an die preußische Marine verkauft. Anlage 10 enthält seinen Meßbrief, Anlage 11 die Nationalisierungsurkunde.

Zum Schluß seien noch die einzig erhaltenen Angaben über eines der Schiffe angeführt, bei denen die Seehandlung mit Parten beteiligt war.

Am 8. Oktober 1847 verständigte die Generaldirektion der Seehandlungs-Sozietät die Herren Philipp Ja. Albrecht & Co. in Danzig ihrer Zustimmung zum Abschluß eines Vertrages wegen Erbauung eines etwa 350 Normallasten großen neuen Schiffes mit den Schiffsbaumeistern Klawitter & Grott in Danzig unter Rücksendung des vorgelegten Entwurfes.

Derselbe bestimmte, daß das Barkschiff 33 m lang, 9,1 m breit, 5,8 m tief aus Eichenholz, die Takelung aus bestem Danziger Maschinentauwerk, die Segel von bestem westfälischen Tuche, die Anker und Ketten aus der ersten englischen Fabrik, mit vollständigem Inventar, alles neu und von bestem Stoff im Frühjahre 1848 von Klawitter & Grott in Bau genommen, nach sechs Monaten von Stapel gelassen werden und sobald es fertig zu Wasser liege, abgeliefert werden solle.

Das Schiff sollte Unter- und Oberdeckbalken mit einem fichtenen Decke, eine vollständige Kajüte, ein Roof auf Deck mit eiserner Kombüse, Bratspill mit eisernem Pallringe, Gangspill mit eiserner Spindel, ein Großboot und eine Schaluppe, Masten mit Eisenbeschlägen, Unterrahen mit Patentracken und eisernen Scheiben, das Bugspriet, Wasserstag und Backstagen aus Ketten, ein Steuerrad, auf Verlangen ein Gallion und Verzierungen am Spiegel erhalten, die Kajüte und der Schiffskörper sollte wie üblich vom Maler mit Ölfarbe gestrichen, der übrige Teil geteert, das Takelwerk fertig von jeder Matrosenarbeit, ein Teil der Segel bei Ablieferung untergeschlagen sein, so daß man sich von der Arbeit und Form überzeugen könne. Der Erbauer versprach, nichts zu versäumen,

Digitized by Google

unter Berücksichtigung eines gefälligen Äußeren, ein durchaus festes Schiff zum Preise von 80 Talern für jede preußische Normallast von 4000 Pfund zu liefern. Die Vermessung sollte in Gegenwart des Bestellers nach preußischem Maße und Meßbestimmungen ausgeführt und ein etwa 350 Lasten übersteigender Inhalt nicht vergütet werden.

Die Vertragschließenden begeben sich aller diesem Übereinkommen zuwiderlaufenden Einwendungen und der Baumeister wünscht, daß der vom Bauauftraggeber gewählte Bauaufseher keine unnützen Erschwerungen bei der Bauausführung macht. Verlangt ein Teil die Ausfertigung des Vertrages auf Stempelpapier, so hat er die Stempelkosten zu tragen.[14])

Eine Anlage enthält dann die Bestimmungen über die Stärke und Art der zu verwendenden Baustoffe, Tauwerk, Segel, Ketten und eine Inventarienliste, in der nur 2 Kompasse, 1 Halbstunden-, 2 Loggläser, 1 Kompaßlampe an nautischen Instrumenten enthalten sind; 2 Buganker mit Ketten, vollständige Besegelung mit je 1 Reserve-Unter- und Marssegel und 1 Stell Leesegel: 1 Unter-, 2 Ober-, 2 Bramleesegel, 1 Oberbramsegel, 2 Pumpen seien aus dem Bootsmanns- und Zimmermannsgut erwähnt.

Die Seehandlung beteiligte sich mit einem Viertel an den Baukosten des im Februar 1848 begonnenen Schiffes, das beim Stapellauf am 17. August nach dem in Naßenhuben bei Danzig geborenen berühmten Weltumsegler und Gelehrten „Georg Forster" benannt wurde und Ende Oktober seine erste Reise mit Holz nach England antrat.

Nach der Vermessung hielt es 347 Normallasten (520 Registertonnen) und kostete 28 370 Taler 22 Silbergroschen 6 Pfennige. Der dänisch-deutsche Krieg verurteilte das Schiff dann nach Rückkehr zum Stilliegen, die Aussicht der Vercharterung zum Transport von Truppen oder Kriegsmitteln an die Marineabteilung des Kriegsministeriums zerschlug sich.

Außer der Seehandlung mit $^4/_{16}$ Parten waren am Schiffe beteiligt Albrecht & Co. mit $^6/_{16}$, I. W. Klawitter mit $^1/_{16}$, A. & B. von Vegesack mit $^2/_{16}$, Dr. Günther mit $^1/_{16}$, Samuel Braun mit $^1/_{16}$, A. v. Frantzius mit $^1/_{16}$.

„Georg Forster" fuhr mit Holz von Danzig nach den französischen Kriegshäfen Cherbourg, Brest, Lorient, Toulon, zurück mit Salz, versegelte auch mit Ballast oder Salz nach Quebec, Baltimore, von da mit Getreide nach Liverpool.

Im Dezember 1856 strandete das Schiff auf den Godwin-Sänden, verlor die Masten, sprang völlig leck und war bei der Besichtigung am 3. bereits 3 m im Sand eingebettet, Ebbe und Flut strömten frei aus und

[14]) Diese Form des Vertragschlusses war nach einer Mitteilung von Albrecht & Co. an die Seehandlung zur Vermeidung der hohen Stempelkosten allgemein üblich.

Digitized by Google

ein, es wurde daher kondemniert, die Ladung, Holz, zum Teil geborgen, das Wrack verkauft.

Es erschien erwünscht, diese Angaben aufzunehmen, um einen Anhalt zum Vergleich dieses für die üblichen Fahrten der Ostseeschiffe gebauten ungekupferten Schiffes mit den für überseeische Reisen bestimmten der Seehandlung zu haben. Der bedungene Preis für die Normallast des „Georg Forster" wurde zwar auch überschritten, um etwa 2 Taler, und stellte sich auf rund 82 Taler gegen 132,5 Taler des „Merkur" ohne Kupferung, 145 Taler des „Preußischen Adler" mit Kupferung. Die Ausrüstung des „Georg Forster" war wesentlich weniger vollständig, und konnte das wegen der kurzen Reisen sein, als die der Seehandlungsschiffe. Es geht also schon aus diesen Zahlen hervor, daß die Seehandlungsschiffe nur durch hohe Frachten sich bezahlt machen konnten.

Über die Leistungen der Schiffe wird in einem späteren Abschnitt: die Reisen der Seehandlungsschiffe, berichtet werden.

4. Die Ausrüstung der Seehandlungsschiffe.

In Anbetracht der weiten Reisen waren die Schiffe der Seehandlung sehr reichlich mit allen seemännischen und nautischen Bedarfsgegenständen ausgerüstet. Über deren Zahl und Art wurden Inventarlisten nach Muster der in Anlage 12 gegebenen geführt und stets auf dem Laufenden gehalten. Bei Übernahme eines Schiffes mußte der Kapitän das Inventar aufnehmen und bescheinigen, nach Rückkehr von der Reise den nötigen Ersatz unbrauchbar gewordener Stücke beantragen und die vervollständigte Inventarienliste vor Abgang des Schiffes der Seehandlung einreichen. Diese unterhielt in Hamburg bei Wm. O'Swald & Co. ein Lager von Tauwerk, Ballasteisen und sonstigem Inventar zur Auffüllung des Bedarfs der Schiffe.

Die Takellage entsprach, wie die Abbildungen der Schiffe zeigen, den Anforderungen schnellen Segelns. Am stärksten waren „Prinzeß Louise" und „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" besegelt. Sie hatten an jedem Mast fünf Raasegel: Unter-, Mars-, Bram-, Oberbramsegel, Sternseher oder Wolkenstreifer (Skysails), letzterer auch ein Kreuzsegel, d. h. an der untersten Raa des hintersten Mastes noch ein Untersegel; als Hilfssegel bei achterlichem Winde konnten sie dazu Leesegel setzen: Unter-, Ober-, Bram-, Oberbramleesegel. An der Hinterseite der Masten führten sie an besondern „Schnaumasten" Gaffelsegel, am Bugspriet und Klüverbaum drei bis vier Vorsegel. Unsere Abbildung hinten zeigt „Prinzeß Louise" „unter allen Segeln prangend". Der „Preußische Adler", „Danzig" und „Merkur" hatten nur im Großmast

Digitized by Google

einen Sternseher, sonst aber dieselben Segel wie „Prinzeß Louise". Auch die Briggs „Kronprinz von Preußen", „Elisabeth Louise" hatten je vier Raasegel an ihren zwei Masten, teilweis einen Sternseher im Großmast und Unter-, Ober-, Bram-, Leesegel außer den Gaffel- und Vorsegeln. Der Klüver des „Kronprinz von Preußen" war zum Reffen eingerichtet. Außer den Gebrauchssegeln war ein zweites Stell Segel an Bord jedes Schiffes mehr oder minder vollständig, jedenfalls waren Unter- und Marssegel zweimal vorhanden und noch besondere Sturmstagsegel und Sturmbesahn, außerdem Sonnensegel. Ebenso befanden sich Reservespieren an Bord zur Herstellung von Ersatz für schadhaft gewordene Rahen und Stängen. So konnte „Danzig" sich 1831 eine neue Vormarsrahe für eine gebrochene anfertigen, „Kronprinz von Preußen" 1830 und wieder 1839 den bei starkem Stampfen gebrochenen Klüverbaum ersetzen. „Merkur" hatte je 1 Großmarsrahe und Großstänge, 3 Bramstängen, 1 Leesegelspier, „Preußischer Adler" je 1 Großstänge, Großrahe, Marsrahe, Außenklüverbaum, je 2 Ober- und Bramleesegelspieren als Reserve an Bord. Er und „Merkur" hatten an allen Masten Blitzableiter, Kupferstreifen, die mit dem eigentlichen Blitzfänger im Flaggenknopf des Mastes leitend verbunden, von oben bis unten festgenagelt und mit der Kupferhaut in Verbindung gesetzt waren.

Die Blöcke zur Bedienung der Segel waren meist Patentblöcke, um die Bedienung namentlich der Marssegel zu erleichtern, die damals noch aus einem Stück bestanden und mit drei, die Untersegel und Sturmsegel mit einem, das Briggsegel mit zwei Reffbändern zum Verkürzen, Reffen, bei stürmischem Winde versehen waren. Die Marsschoten waren aus Kette oder Eisendrahttauwerk.

Jedes Schiff besaß zwei Anker, deren Gewicht von der Schiffsgröße abhing, zum Gebrauch im Hafen, von denen der Pflichtanker der schwerste, der tägliche Anker etwas leichter war. Dazu trat meist noch ein Tauanker, 1 bis 2 Warpanker, die zum Verankern vom Heck aus oder zum Bewegen des Schiffes im Hafen, Warpen, gebraucht wurden. Der tägliche Anker wurde gewöhnlich allein zum Ankern verwendet, der Pflichtanker diente zur Sicherung des Schiffes, wenn Wind und Seegang ein Treiben vor dem täglichen Anker befürchten ließen. Auf den ersten Schiffen waren außer einer Ankerkette noch Ankertaue in Gebrauch, so daß es nicht selten vorkam, daß sich das Ankertau durchscheuerte, wenn man gezwungen war, vor zwei Ankern zu liegen. Es mußte dann umgedreht werden, d. h. das innenbords befestigte Ende am Anker festgemacht werden. In den Tropen wurden in See die Ankertaue zeitweilig aus der Last herausgeholt und mit Seewasser genäßt. Seit den dreißiger Jahren hatten alle Schiffe für die Pflicht- und täglichen Anker, teilweis

Digitized by Google

auch für den dritten Anker Ketten, deren Stärke der Größe des Schiffes entsprach, während ihre Länge zwischen 60 und 90 Faden (109—165 m) schwankte. Die Pflichttaue waren bis 114 Faden (190 m) lang. Für die leichteren Anker und zum Festmachen am Bollwerk waren noch Kabeltaue, Pferde- und Jageleinen, gewöhnlich je eine, an Bord.

Im Jahre 1830 hatte die Seehandlung für alle Schiffe Eisenballastblöcke von 10 t Gewicht anfertigen lassen. Im selben Jahre schon hatte „Prinzeß Louise" eiserne Wasserbehälter im Raum zur Aufbewahrung des Trinkwassers, „Preußischer Adler" erhielt drei eiserne Wasserkasten, zwei zu je 9 Oxhoft (1233 l), einen zu 14 Oxhoft (1918 l) mit verschließbaren Messingkränen.

Zwei hölzerne und eine Messing pumpe dienten zum Lens- (Trocken-) halten des Schiffes und zum Feuerlöschen. Die Bootsausrüstung bestand durchgehend aus einem zum Segeln eingerichteten Großboot und einer Schaluppe, die Vollschiffe hatten außerdem meist noch zwei leichtere Boote, Gig und Jolle, die in Davits an den Schiffsseiten achtern oder quer hinter dem Heck geheißt wurden, wie auch die Schaluppe, während das große Boot an Deck gelagert war.

Ein Rudermall, d. h. ein Holzmodell des Ruders, befand sich auf den meisten Schiffen.

Die nautische Ausrüstung der Schiffe war besonders sorgfältig ausgewählt und umfangreich. „Elisabeth Louise", „Kronprinz von Preußen", „Danzig", „Preußischer Adler", von denen die Inventarlisten erhalten sind, hatten je zwei Chronometer, „Merkur" eins und von den andern Schiffen ergeben die Schiffsjournale, daß sie zwei Chronometer besaßen. Außer englischen wurden auch solche von Tiede in Berlin geführt. In der Kajüte war eine Schiffsuhr angebracht. An Kompassen waren 5 bis 6 an Bord, je ein Peil-, Azimut-, Sturm-, Kajüts-, zwei Steuerkompasse, an Spiegelinstrumenten zwei Sextanten oder ein Sextant und ein Oktant oder Quadrant, dazu für Beobachtungen an Land ein künstlicher Horizont. Log und Logleine, Logglas und Halbstundenglas, manchmal auch Viertelstundenglas, fehlten natürlich auch nicht. „Preußischer Adler" hatte sogar ein Patentlog und eine Patentlotmaschine, während die andern Schiffe sich mit 1 bis 2 schweren und Handloten mit zugehörigen Leinen begnügen mußten. Seekarten und Segelanweisungen waren, wie die erhaltenen Verzeichnisse ausweisen, ausreichend vorhanden, und zwar war auf Verfügung der Generaldirektion vom 22. Mai 1826 die Seekartenausrüstung auf allen Schiffen die gleiche, so daß sie überallhin fahren konnten. „Preußischer Adler" hatte beispielsweise etwa 130 Seekarten, englische Segelanweisungen und Leuchtfeuerbuch, Berghaus' Sammlungen physi-

Digitized by Google

kalischer und hydrographischer Beobachtungen an Bord der Seehandlungsschiffe, ein englisches Werk über Deviation, Rennel Investigation into the currents, Goodfellow's ready calculator, Neue Entdeckungen von Rocks, Gefahren und Inseln im Stillen Ozean, Gesetze der Stürme und Luftströmungen. An dem nötigen Handwerkszeug: Parallellinial, Gunterskala u. dergl. fehlte es auch nicht.

Zu meteorologischen und ozeanographischen Beobachtungen besaßen die Schiffe 1 bis 2 Barometer, Luft- und Wasserthermometer. Nachdem die zuerst mitgegebenen gewöhnlichen Barometer meist die Reise nicht überdauerten, wurden Marinebarometer an Bord gegeben, die kardanisch aufgehängt sind und durch eine eingeschmolzene Kapillarröhre die Bewegung des Quecksilbers verlangsamen. Ein Tag- und ein Nachtfernrohr, ein Stell Signalflaggen mit Marryats Signalbuch, eine Signallaterne, Nebelsignalhorn dienten der Verständigung mit andern Schiffen.

Jedes Schiff war mit einer Arzneikiste ausgerüstet, deren Mittel nach jeder Reise auf weitere Verwendbarkeit untersucht und vor Antritt der neuen Reise vervollständigt wurden. Sie war nach ärztlicher Anweisung zusammengestellt und enthielt auch die notwendigsten einfachen ärztlichen Instrumente, z. B. Klistierspritze. Für die Benutzung war ihr ein handschriftliches Büchlein beigegeben: „Der Arzt für Seefahrer, oder: ärztlicher Rat, auf welche Weise und gegen welche Krankheiten die Arzneien anzuwenden sind, welche den Königlichen Schiffen mitgegeben werden. Dr. Wasserfuhr, Generalarzt, etc. 1825 zu Stettin." Das Büchlein enthält zunächst die Beschreibung der Anwendung der 42 „kräftigsten und besten Mittel gegen die Krankheiten, welche auf Seereisen vorzukommen pflegen . . . derart abgefaßt, daß sie der Kapitän des Schiffes jedenfalls verstehen wird," wie es in einer kurzen Einleitung heißt. Nr. 43 behandelt den Skorbut, zu dessen Verhütung hier Zitronensaft zur Verbesserung des Trinkwassers und vegetabilische Kost, insonderheit Sauerkraut, anempfohlen wird, und „heitere Gemütsstimmung des Schiffsvolkes", Nr. 44 Beinbrüche, Nr. 45 Verrenkungen. Ein alphabethisches Verzeichnis am Schluß führt die Krankheiten an, gegen welche die mit ihrer Nummer angeführten Mittel wirksam sind. Lose liegt dem Büchlein noch eine Verordnung des Verfassers der Arzneiausrüstung für das Königliche Schiff „Prinzeß Louise" Stettin, den 29. September 1825, bei.

Außer Beilbrief und Meßbrief befand sich eine allgemeine Instruktion für die Seehandlungs-Kapitäne, ein Auszug aus dem allgemeinen Landrecht, ein Verzeichnis der auswärtigen Geschäftsvertreter an Bord.

Digitized by Google

Eine Büchersammlung sorgte für geistige und religiöse Anregung des Schiffsvolks.

Die Proviantausrüstung war auf der Speiserolle (vergl. S. 137) aufgebaut. Eine „Proviantsliste für das Königlich Preußische Seehandlungssozietäts-Schiff, der „Preußische Adler", auf einer Reise nach Batavia und China mit 24 Mann für 12 Monate berechnet", vom 28. Mai 1845, ist noch erhalten. In Bleistift ist die für die Reise um die Erde 1842 beschaffte Ausrüstung angeführt. 8000 Pfund Hartbrot, je 4000 Pfund Rind- und Schweinefleisch, natürlich gesalzen, bilden den Hauptstock, dazu treten 10 Stück Rauchfleisch, 40 Schinken, je 1 Faß Ochsenzungen und Wurst, 20 Mettwürste, 1375 Pfund Butter, 1400 Pfund verschiedener Erbsen, je 800 Pfund weiße Bohnen und Graupen, 2800 Pfund Mehl, 40 Sack Kartoffeln; Perlgraupen, Hafergrütze, Sago, Reis in kleinen Mengen scheinen als Krankenkost vorgesehen zu sein, 200 Pfund Kaffee, 40 Pfund Tee dienten zum Getränk, zum Süßen 100 Pfund Zucker und 120 Pfund Melasse, 20 Faß Heringe, 12 Faß Sauerkohl als Antiskorbutgabe, Pflaumen, Rosinen, Korinthen, Gewürze aller Art zur Speisebereitung. An Getränk sind aufgeführt 400 Flaschen Rot-, 100 Weiß-, 36 Portwein, 36 Madeira, 60 Kruken Genever, je 50 Rum und Kognak, 3 Oxhoft Branntwein, 8 Bier, 100 Flaschen Bier, 20 Kruken Selterwasser, wohl auch für Kranke bestimmt. Essig und Sirup war je ein Oxhoft vorgesehen.

Das Hartbrot wurde vor Antritt der Reise erst auf Bestellung gebacken und ebenso das Rind- und Schweineschmalz eingesalzen.

5. Die Bewaffnung der Seehandlungsschiffe.

Angesichts der auf den Meeren in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts noch herrschenden Unsicherheit, von der wir aus der Geschichte der Seehandlungsschiffe verschiedene Beispiele anführen, war es geboten, für ihren Schutz durch Geschütz und Kleingewehr zu sorgen. „Mentor" sowohl wie „Prinzeß Louise" hatten beim Ankauf Kanonen an Bord. Für letztere schienen die vorhandenen vier jedoch nicht ausreichend, da die ostasiatischen Gewässer wegen Seeräubergefahr verrufen waren.

„Prinzeß Louise" erhielt ihre Bewaffnung auf den vom Kriegsministerium genehmigten Antrag des Präsidenten Rother nach Auswahl des Kapitäns aus den Artilleriedepots Stralsund, Kolberg und Stettin im Juli 1825 leihweise:

drei englische 9 pfündige eiserne Karronaden auf besonders angefertigten Lafetten,

drei schwedische 6 pfündige eiserne Kanonen 4' 5" (1,45 m) lang ohne Traube,

Digitized by Google

zwei englische 9pfündige eiserne Kanonen 18 Kaliber lang,
drei englische 6pfündige eiserne Kanonen 3' 4" (1,05 m) lang ohne Traube,
je 24 gute Musketen mit Bajonetts, Pistolen mit Patronen, gute starke Husarensäbel, 1000 Pfund Pulver.

Später wurden 30 Paar Pistolen und 32 Pioniersäbel leihweise überlassen, anstatt der Husarensäbel, die an Bord nicht zu brauchen seien. Sie sollten die an Bord der englischen Kriegsschiffe und der Ostindienfahrer gebräuchlichen sogenannten Cutlasses (Entermesser), „welches breitklingige gerade kurze Seitengewehre sind, in der Art wie die Pioniere in der preußischen Armee sie führen", nach einem Antrag O'Swalds ersetzen, da die Pistolen und Cutlasses zur Bedeckung der Geldtransporte von Whampoa nach Kanton gegen die Ladronen (chinesischen Seeräuber) gebraucht wurden. Von den Gewehren waren acht an Deck aufgestellt, die übrigen verstaut.

Über die Bewaffnung wurde von der Königl. Preuß. Schiffahrtskommission in Swinemünde ein Verzeichnis aufgestellt und „daß vorstehend designiertes Geschütz, Armatur Stücke und Munition wirkliches Königl. Preuß. Eigenthum ist, und vorgenanntes Schiff hiermit hier ausgerüstet worden, wird zum öffentlichen Glauben pflichtgemäß bescheinigt."

Von dem vom Artilleriedepot gelieferten Pulver erhielt das Stettiner Kontor durch die Generaldirektion die Ermächtigung, von jeder Sorte einen Zentner, sofern es in Südamerika oder wo sonst es sei, Beifall finde, verkaufen zu lassen, doch solle es darüber berichten, da im Fall größeren Begehrs über größere Mengen Pirsch- und Flintenpulver verfügt werden könne.

Unterm 22. Mai 1827 regte die Generaldirektion an, die erforderliche Bestückung und Bewaffnung für sechs Schiffe ein für allemal aus den Beständen des Kriegsministeriums zu erwerben und verlangte vom Stettiner Kontor eine Aufstellung darüber. Dies schlug vor, für

„Prinzeß Louise"	mit 30	Mann	Besatzung	12	Kanonen
„Mentor"	„ 18	„	„	6	„
„Christian"	„ 12	„	„	4	„
„Kronprinz"	„ 12	„	„	6	„
Suspenso (Vorrat)	„ 18	„	„	6	„

Danach würden erforderlich sein 38 Kanonen, 100 Gewehre, 12 Donnerbüchsen, 100 Pieken, 200 Pistolen, 100 Säbel nebst dem erforderlichen Zubehör und Schießbedarf.

Für „Kronprinz von Preußen" wurden 1827 vom Artilleriedepot Stettin auf Ersuchen des Stettiner Kontors bis zum Eintreffen der vom Kriegs-

Digitized by Google

ministerium erbetenen Bewaffnung zu Signal- und Notschüssen zwei Dreipfünder mit Schießbedarf usw. leihweise abgegeben.

Rother stellte 1827 zur Frage, ob die Bewaffnung nicht anderweit wohlfeiler und besser zu beschaffen sei und lehnte es angesichts der geringen Bedeutung des Gegenstandes ab, die Entscheidung des Königs darüber einzuholen, daß die leihweise überlassenen und noch etwa zu übernehmenden Stücke der Waffenausrüstung unentgeltlich vom Kriegsministerium abgetreten würden. Das Kontor meldete darauf, daß mit Ausnahme der Säbel die andern Waffen billiger und ordnungsmäßiger anderweit nicht zu beschaffen wären, worauf sich Rother mit dem weitern Bezug von den Artilleriedepots am 24. Oktober 1827 einverstanden erklärte, die Bezahlung veranlaßte und die Inventarisierung anordnete.

Auf Antrag des Kontors bat Rother am 5. Dezember 1827 den Kriegsminister, das Artilleriedepot in Stettin im allgemeinen zur Verabfolgung von Waffen, Zubehör und Schießbedarf für die Seehandlungsschiffe im Bedarfsfalle zu ermächtigen, damit durch den Instanzengang nicht Verzögerungen im Reiseantritt entständen. Der Kriegsminister entsprach am 15. Dezember dem Antrage.

Am 19. Februar 1828 bat Rother unter Berufung auf eine Mitteilung des Kriegsministers vom 12. Februar 1825, daß der König nicht abgeneigt gewesen sei, der Seehandlung die gewünschten 12 zwölfpfündigen und 8 sechspfündigen eisernen Kanonen für „Prinzeß Louise" und „Mentor", wenn auch nicht geschenk-, doch leihweise nebst Schießbedarf zu überlassen, sofern der Minister dagegen keine Bedenken habe, um leihweise Überlassung und darum, auch ferner die für andere Schiffe nötige Bestückung leihweise zu überlassen. Sollte dies nicht angängig sein, so möchte das Kriegsministerium die Preise entsprechend den für gleichartige Stücke in Hamburg gezahlten Preisen herabsetzen. Der Kriegsminister genehmigte unterm 1. März 1828 die leihweise Belassung dieser Stücke, lehnte sie aber für die Zukunft ab, ebenso die Herabsetzung der Preise, die nur den Selbstkosten entsprächen.

Im Jahre 1840 wurden die entliehenen Kanonen der „Prinzeß Louise" als wegen ihrer Schwere nicht ferner für Seehandlungsschiffe benutzbar an das Artilleriedepot zu Stettin zurückgegeben. Die Versendung geschah von Hamburg aus zu Schiff und so trat das Kuriosum ein, daß die Steuerbehörde die in Preußen hergestellten, dem Militärfiskus gehörigen Kanonen mit der Einfuhrsteuer belegte, die erst auf Antrag Rothers an den Finanzmister zurückerstattet wurde.

Die folgende Taballe gibt eine Übersicht der vom Kriegsministerium leihweise überlassenen Waffen, die eingeklammerten Zahlen den vorhandenen Bestand:

Digitized by Google

Schiff	Kanonen und Zubehör	Gewehre mit Bajonett	Gewehrkrätzer, Kugelzieher	Pistolen	Pistolenkrätzer, Kugelzieher	Säbel	Pionier-Seitengewehre	Donner- oder Plunderbüchsen	Pulverhörner	Trommeln	Signalhörner	Sturmlanzen	Kosten
„Prinzeß Louise"	12 (12)	24 (24)	2 (2)	60 (58)	2 (2)	2 (2)	30 (30)	8 (8)	2 (2)	1 (1)		30 (29)	1615 Tlr. 3 Sgr. 4 Pf.
„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" . . .	5 (5)												
„Kronprinz von Preußen" .	4 (4)	12 (12)	1 (1)	24 (23)	1 (1)	1 (1)	12 (11)	1			1 (1)		
„Elisabeth Louise"	4 (4)	12 (12)	1 (1)	24 (24)	1 (1)	1 (1)	11 (11)				1 (1)		
„Mentor"	6 (6)	16 (8)				13 (11)		2 (2)	2 (2)				
„Christian"	4	12	1	24	1	12							572 Tlr. 27 Sgr.

Die Bewaffnung der „Danzig" bestand aus 8, später 7 eisernen Kanonen mit Lafetten und Zubehör, 8 Gewehren, 5 Karabinern, 7 Pistolen, 24 Enterpieken, den dazu gehörigen Kugeln, Kartätschen, Patronen, Geschützpulver und 4 Ellen Kartuschtuch.

Für die späteren Neubauten wurden zum Teil die von den in Abgang gekommenen Schiffen frei gewordenen Waffen verwendet, zum Teil, wie z. B. für „Preußischer Adler" neu, und zwar aus England, beschafft:

1 6pfündige eiserne lange Kanone auf Lafette mit Perkussionsschloß, auf Drehscheibe sich bewegend, auf der Back (Poop) aufgestellt,

6 6pfündige eiserne Karronaden auf Lafetten mit Perkussionsschloß, je 3 an Steuer- und Backbordseite,

2 23" (0,6 m) lange, 10 Unzen schwere, messingne Drehbassen mit Perkussionsschloß auf beiden Seiten der Reeling der Hütte, nebst Lade-, Entladezeug, Wischer, Krätzer, Kugelzieher und Schießbedarf: Kugeln, Kartätschen und Pulver, Trichter und Kartuschschablonen für Karronaden, Kanonen, Drehbassen,

18 englische Tower-Perkussionsgewehre,

36 englische Perkussions-Pistolen,

18 Entersäbel mit ledernen Scheiden,

18 Enterpieken auf der Hütte, ferner Schießbedarf: 209 6pfündige, 15 10unzige Kugeln, 40 10unzige Hagelpatronen, 50 10unzige Kartuschen, 125 Kartuschen für Kanonen, 280 Zündhütchen für Ge-

Digitized by Google

wehre und Pistolen, 190 Pfund Kanonenpulver, 250 Gewehr- und Pistolenpatronen.

Die erforderlichen Geschützlafetten für den Bordgebrauch mußten in allen Fällen besonders angefertigt werden.

Glücklicherweise war der Gebrauch der Geschütze meist auf friedliche Gelegenheiten beschränkt. Beim Aussegeln und Einsegeln auf der Elbe wurde das dänische Wachtschiff vor Altona mit 5, 7 oder 9, die Hamburger Feste Ritzebüttel mit 9 Schuß, die Landesflagge der angelaufenen überseeischen Häfen beim Ein- und Auslaufen mit 9, 17 oder 21, die preußischen und fremden Konsuln mit 11 oder 15 Schuß begrüßt. Am Geburtstage des Königs oder fremder Herrscher, wenn man in einem Hafen des Landes lag, wurden 21 Ehrenschüsse gefeuert.

6. Die Flagge der Seehandlungsschiffe.

Die Seehandlungsschiffe hatten ohne höhere Ermächtigung auf Veranlassung des Stettiner Kontors 1825 als „Königliche" Schiffe die auch von den Königlichen Postschiffen geführte Flagge und Wimpel angenommen. Die ursprünglich 1816 vom König Friedrich Wilhelm III. für das Küstenwachtschiff Schoner „Stralsund" und die Zolljacht vor Stralsund gestiftete spätere Kriegsflagge war weiß und am Ende ausgezackt und trug den preußischen heraldischen Adler in der Mitte, in der oberen Ecke am Flaggenstock das Eiserne Kreuz, der weiße ausgezackte Wimpel am Stock den Adler. Das erste Inventarverzeichnis des „Mentor" vom Jahre 1825 bemerkt bei „preußische Flaggen" besonders, daß darin ein Eisernes Kreuz gemalt ist. Durch Flagge und Wimpel erhielten die Schiffe nach Seegebrauch den Charakter der Kriegsschiffe, der durch den weißen Gang, aus dem die Geschütze drohend hervorschauten, noch mehr betont wurde. Sie erfreuten sich daraufhin allerorts der zuvorkommendsten Behandlung durch die Hafenbehörden; wenn sie in Ballast waren, wurden sie von den Hafenabgaben befreit, bedurften sie der Ausbesserung, so wurden ihnen die staatlichen Werften zur Verfügung gestellt. Das war jahrelang im In- wie im Auslande unbeanstandet geblieben, niemals war die Berechtigung der Seehandlungsschiffe zur Wimpelführung, die nur wirklichen Kriegsschiffen oder von aktiven Seeoffizieren geführten Handels- oder Transportschiffen zusteht, angezweifelt worden. Die Generaldirektion der Seehandlung selbst war über diese Verhältnisse völlig ununterrichtet. Sie wurde daher in nicht geringe Aufregung versetzt, als im Jahre 1828 der Kommandant des Hamburgischen Wachtschiffes den Kapitän des „Christian" nach seiner Berechtigung zur Wimpelführung gefragt und ihm erklärt hatte, ohne solche den Wimpel nicht dulden zu können. Da

Digitized by Google

die Generaldirektion der vom Kontor eingeholten Auskunft entnahm, daß es sich hamburgerseits darum handele, den Seehandlungsschiffen die Befreiung von den Hafengeldern zu entziehen, so gab sie ihm auf, festzustellen, wie es in andern Seestaaten und in Preußen hiermit gehalten würde. Ehe noch der Bericht eintraf, war ein zweites Seehandlungsschiff „Elisabeth Louise" im April 1829 vom Kommandanten des hannoverschen Wachtschiffes vor Stade gezwungen worden, vor Anlegen an die Schlänge den Wimpel niederzuholen, so daß die Generaldirektion nunmehr am 5. Mai verfügte, daß ihre Schiffe an solchen Orten, wo sie Unannehmlichkeiten davon zu befürchten hätten, den Wimpel nicht führen sollten. Wie sich bei näherer Erkundigung durch den preußischen Gesandten in Hamburg herausstellte, war in diesem Fall die Berechtigung zur Wimpelführung an sich nicht in Zweifel gezogen worden, sondern nur das Führen des Wimpels gegen das Verbot des Wachtschiffes ungehörig befunden, wofür der Kapitän des Seehandlungsschiffes auch von dem hannoverschen Gericht zu einer Geldstrafe verurteilt wurde, welche die Generaldirektion auf ihr Konto übernahm.

Sie wandte sich nun, nachdem sie vom Kontor darüber unterrichtet war, daß nach Seegebrauch der Kapitän eine die Berechtigung der Wimpelführung bestätigende von der Admiralität oder höchsten Landesbehörde vollzogene Urkunde an Bord haben müsse, an den Minister des Äußern mit der Bitte um Beglaubigung der vom Präsidenten der Seehandlung auszustellenden Urkunde. Der Seehandlung liege weniger an der mit der Wimpelführung verbundenen Befreiung der in Ballast fahrenden Schiffe von Hafengeldern, als daran, den Seehandlungsschiffen den Charakter als Regierungsschiffe zu erhalten, durch den sie dem Schutze der Behörden besser empfohlen würden.

Wie mußte sie durch die Antwort des Ministers überrascht werden, der in Unkenntnis der Verhältnisse von den Ministern des Innern und des Krieges erfahren hatte, daß ein Wimpel für die Königlichen Schiffe überhaupt nicht gestiftet sei, und die Herbeiführung der bisher Allerhöchsten Ortes noch nicht erfolgten Bewilligung der für den Schoner „Stralsund" gestifteten Flagge an die Seehandlungsschiffe für um so bedenklicher hielt, als daraus allerhand Unzuträglichkeiten mit fremden Staaten entstehen könnten, die zu vermeiden die Seehandlung bisher stets bemüht gewesen sei dadurch, daß sie sich als Privatinstitut bezeichnete. Politisch spräche auch dagegen, daß Preußen keine Marine habe, Beleidigungen der Flagge also nicht ahnden könne. Der Handelsminister erhöbe außerdem wegen der durch den Wimpel gewährten Bevorzugung der Seehandlungsschiffe durch Erlaß der Hafengelder gegenüber den übrigen Kauffahrern Einspruch.

Digitized by Google

Die Seehandlung wahrte demgegenüber ihr Recht auf die Königliche Flagge aus ihrem Patent vom 14. Oktober 1772, das ihr das auszeichnende Vorrecht des Führens des Königlichen Wappens gegenüber gewöhnlichen Kauffahrern einräume, die übrigens dadurch nicht benachteiligt würden, da sie nur in europäischer Fahrt beschäftigt seien. Die Seehandlung könne wegen des besseren Schutzes ihrer Schiffe in den Weltmeeren auf Flagge und Wimpel nicht verzichten, eine Beleidigung der Flagge sei wegen des umsichtigen Verhaltens ihrer Schiffsführer so ziemlich ausgeschlossen, träte sie dennoch ein, so wäre die Wirkung die gleiche wie die einer Beleidigung der gewöhnlichen Handelsflagge, in der ebenso der Staat beleidigt würde und die auch nur durch diplomatische Verhandlungen gesühnt werden könne.

Diese Einwendungen veranlaßten den Minister des Äußern bei seinen Gesandten und Konsuln sich nach ähnlichen Verhältnissen im Auslande zu erkundigen und nach deren Berichten im Einverständnis mit den Ministern des Innern und des Krieges den Anspruch der Seehandlung auf die erst 1816 gestiftete Kriegsflagge zurückzuweisen und die Verleihung der gewöhnlichen Handelsflagge mit einem besondern Abzeichen vorzuschlagen.

Darüber war das Jahr 1832 herangekommen und die Verhältnisse der Reederei im allgemeinen hatten der Seehandlung eine Beschränkung der eigenen wünschenswert gemacht, so daß sie trotz des Widerspruchs des Stettiner Kontors zwar auf die Kriegsflagge verzichtete, die im Kriege ihre Schiffe der Wegnahme aussetze, aber unter Festhalten an dem Patent die vorgeschlagene Flagge ablehnte und eine mehr der Kriegs- als der Handelsflagge ähnliche, etwa die erstere ohne das Eiserne Kreuz, und den Gebrauch des Wimpels jenseits der Linie, sowie bei festlichen Gelegenheiten erbat. Für gewöhnlich sollten die Schiffe einen weißen Stander mit dem schwarzen Adler und den Buchstaben S. S. führen.

Anfang 1833 antwortete der Minister des Äußern sehr erfreut über den Verzicht der Seehandlung auf die Kriegsflagge und einverstanden mit der Wimpelführung jenseits der Linie, doch solle auf Wunsch des Kriegsministers zur bessern Unterscheidung in der vorgeschlagenen Flagge am innern Rande ein senkrechter schwarzer Streifen angebracht werden und der Adler das schon früher als besonderes, in die Handelsflagge einzufügendes Abzeichen der Seehandlungsschiffe vorgeschlagene orangefarbene Band mit der Inschrift Seehandlungs-Sozietät erhalten.

Nachdem Rother sich hiermit, doch unter Fortlassung des Bandes, einverstanden erklärt hatte, schien alles in bester Ordnung, wenn nicht durch den Stander Schwierigkeiten entstanden wären. Der Kriegsminister nahm diesen als Kommandozeichen der Kriegsschiffe nach Seebrauch in

Digitized by Google

Anspruch, dem man sich anzuschließen um so mehr Ursache habe, als Preußen mit der Gründung einer Marine umginge, Rother brachte nach Anhören des Stettiner Kontors dagegen vor, daß alle Kauffahrer Stander führten. Jetzt mußten wieder die Gesandten in den Seestaaten um Auskunft ersucht werden und endlich im Frühjahr 1834 konnte der Minister des Äußern im Einverständnis mit seinen Kollegen Rother mitteilen, daß die Führung eines sich gehörig von dem Standard, wie ihn die preußischen Kriegsschiffe tragen würden, unterscheidenden Standers stillschweigend zugestanden und über die Flagge und Wimpel die Genehmigung des Königs eingeholt werden würde.

In der Denkschrift, die diese erbat, wurde ausgeführt, daß die Seehandlung auf Grund der in ihrem Patent ausgesprochenen Berechtigung zur Führung einer Flagge mit dem preußischen Wappen die 1816 für den Schoner „Stralsund" gestiftete Flagge angenommen habe. Dies sei bedenklich, da ihre Schiffe nicht die der Kriegsflagge zustehenden Ehrenbezeugungen erzwingen könnten und es sei auch besser, wenn die Seehandlungsschiffe nicht durch ihre Flagge als Regierungsschiffe gekennzeichnet würden, da sich aus ihrem Handel Weitläufigkeiten mit fremden Staaten ergeben könnten. Rother sei mit der Änderung einverstanden, erbitte zur Flagge nach Vorgang ähnlicher Gesellschaften in fremden Seestaaten das Recht der Wimpelführung jenseits der Linie und die allmähliche Einführung der Änderung.

König Friedrich Wilhelm III. bewies in seiner Entscheidung sein Wohlwollen für die Seehandlung und seine Achtung vor seinem großen Ahnen dadurch, daß er durch die in Anlage 13 gegebene Kabinettsorder vom 24. September 1834 bestimmte, daß die Seehandlungsflagge sich nur durch Fortfall des Eisernen Kreuzes von der Kriegsflagge unterscheide und der jenseits der Linie zu führende Wimpel den preußischen Adler und die Buchstaben S. S. trage. Unser Bild des „Preußischen Adler" (s. hinten) zeigt beide. Der Stander der Seehandlungsschiffe war dreieckig, weiß mit schwarzem Rande und den Buchstaben S. S. (Seehandlungs-Sozietät).

Am 30. Oktober 1834 wurde die Kabinettsorder der Seehandlung und den Oberpräsidenten von Preußen und Pommern bekanntgegeben.

Am 8. März 1835 verfügte die Generaldirektion, daß entsprechend der Königlichen Verordnung das Eiserne Kreuz aus den Schiffsflaggen zu entfernen, der Adler nach einer beigefügten Zeichnung mit gelben Verzierungen zu versehen und die Zeichnung für Neuanfertigungen maßgebend sein solle. Der Wimpel solle „ganz weiß und nicht über 10 preußische Ellen lang, zunächst des Wimpelstocks mit dem schwarzen preußischen Adler und den Buchstaben S. S. geziert sein." Danach seien die vor-

Digitized by Google

handenen Wimpel zu ändern. Die Standarts und Flügel (sackartige Windfahnen) könnten wie bisher auch für die Folge beibehalten werden, doch dürfe sich darin weder Adler noch Eisernes Kreuz befinden.

Zeigen diese Verhandlungen auf der einen Seite die Unkenntnis der preußischen Behörden bis zu den höchsten Stellen über die Seegebräuche und die Bedeutung der Flagge im internationalen Verkehr, so setzen sie auf der andern Seite die Leistungen der Führer der Seehandlungsschiffe in um so helleres Licht, die ohne an amtlichen Vertretern des preußischen Staates, geschweige denn an einer Marine einen Rückhalt zu haben, in Ländern mit ungefestigten politischen Verhältnissen nicht nur der Ehre der Flagge nichts vergaben, sondern sie zu so hohem Ansehen zu bringen wußten, daß den Schiffen der Seehandlung Vorteile eingeräumt wurden, wie sonst nur Kriegsschiffen, z. B. Benutzung der staatlichen Werft für Ausbesserungen in Rio de Janeiro, Befreiung vom Embargo in Callao, das auf alle Kauffahrer zu Truppentransporten gelegt wurde. Dazu kam noch die Befreiung von Hafengeldern in Dover, und allerorten die schnelle Expedierung seitens der Hafenbehörden und ganz allgemein nach dem auf achtjähriger Erfahrung als Superkargo der Seehandlungsschiffe beruhenden Urteil O'Swald's der erhöhte Schutz, den die Kriegsflagge den Schiffen gegen Angriffe von Seeräubern und damit die erhöhte Sicherheit, die sie den Befrachtern bot.

In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, daß das Kontor der Seehandlung aus der Führung der Kriegsflagge und des Wimpels den Schluß ableitete, daß bei der Gründung der Seehandlung ihre Entwicklung zu einer Kriegsmarine vorgeschwebt habe, und daß O'Swald in ihr eine Pflanzschule für die Marine sah, wenn er wünschte, daß die Seehandlungsschiffe noch mehr im Äußern und durch ihre Bewaffnung „der Würde als Königliche Transporter, bewaffnete Regierungs- oder Königliche Gesellschaftsschiffe, wie man sie benennen könne, entsprechen," daß die Besatzung um ein Viertel die von Kauffahrern gleicher Größe übersteige, „wozu Zöglinge, die den Seedienst erlernen wollen, sich gewis finden werden," daß militärisches Kommando, Patent und Uniform als Seeoffizier für die Schiffsführer eingeführt werde, so daß sie ganz den Rang der Transportschiffe der englischen und französischen Marine einnehmen würden. Die Zeit war noch nicht reif für die auf praktischer im Auslande erworbener Erfahrung gegründete Überzeugung von der Notwendigkeit einer Marine, um Preußen den ihm gebührenden Anteil am Seehandel zu sichern. Noch zwei Jahrzehnte später, am 7. Juni 1851, berichtet der damalige Kommerzienrat und Generalkonsul O'Swald der Seehandlung über eine Unterredung mit dem Geheimen Finanzrat, Generalkonsul Hesse, der demnächst einen Posten in Zentral-Amerika erhalten

Digitized by Google

sollte, in der O'Swald betonte, „wie nothwendig es sei, daß sowohl der preußische wie der deutsche Handel und Schiffahrt im pacifischen Ocean durch Kriegsschiffe dieser Flaggen einen größeren Schutz und Anhaltspunkt, analog mit den andern Nationen, Amerikanern, Franzosen, Engländern, erhielte, während jetzt die deutschen und preußischen Kriegsschiffe nutzlos auf den deutschen Strömen liegen." Namentlich für die Disziplin der Kauffahrteimatrosen würde dies nützlich sein, die durch die hohen Heuern (30 und 50 $) zur Desertion verführt würden und auch sonst schwer in Ordnung zu halten seien. In Valparaiso habe sich die Anwesenheit amerikanischer Kriegsschiffe kürzlich, als die ganze Mannschaft eines amerikanischen Handelsschiffes desertiert war, sehr nützlich erwiesen, indem der Kommodore Kriegsschiffsmatrosen als Ersatz gegeben habe. Auch auf „Preußischer Adler" seien dort drei Mann entwichen, andere hätten die Arbeit verweigert. Die Anwesenheit eines preußischen Kriegsschiffes würde die Wiederergreifung erleichtert, letzteres verhindert haben. Der Zweck der Mitteilungen an Hesse sei gewesen: „im Interesse der Preußischen Rhederei, Männer zu interessieren, welche der Königlichen Regierung die Nothwendigkeit der Anwesenheit von Kriegsschiffen jenseits des Oceans deutlich machen sollten." Hesse scheine die Tendenz des Gespräches gar nicht begriffen zu haben.

7. Die Bemannung der Seehandlungsschiffe.

Die Schiffe der Seehandlung waren den für die Bemannung der preußischen Seeschiffe gültigen Gesetzen und Verordnungen unterworfen.

Über die Befähigung zum Schiffer bestimmte § 1446 des Allgemeinen Landrechts, daß „Niemand in hiesigen Landen zum Schiffer angenommen werden soll, der nicht zuvor von den Schiffer-Alten mit Zuziehung eines geschickten Mathematikers geprüft und mit einem Atteste versehen worden: daß er in der Steuermannskunst erfahren sei; durch Reisen schon die nötigen Land- und Revierkenntnisse erlangt habe, den Schiffbau verstehe, auch in den Seerechten und Gebräuchen hinreichend bewandert sei." Und § 1447: „Die Rheder müssen bei eigener Vertretung keinen zum Schiffer bestellen, der die Schiffahrt nicht versteht, oder solche grobe Fehler an sich hat, die ihn zur Wahrnehmung seiner Pflichten untüchtig machen."

Das Gewerbe-Polizeiedikt vom 7. September 1811 unterwarf Schiffer und Steuerleute von Staatswegen einer Prüfung, über welche die vom Handelsminister erlassene Instruktion für Schiffer und Steuerleute vom 26. Februar 1824 bestimmte, daß sie für alle Meere, und für kleine Reisen

Digitized by Google

geprüft werden sollten. Die Prüfungskommission unterschied in den Reisen sechs Stufen und bestimmte auch die Größe der Schiffe, zu deren Führung der Prüfling berechtigt war.

Vom Steuermann wurde die Kenntnis der in der Steuermannskunst zur Ortsbestimmung üblichen Beobachtungen und Rechnungen, der Gebrauch der Seekarte, richtige Führung des Schiffsjournals, Rechnungsführung über die Ladung und richtige Stauung derselben, Manöverieren des Schiffes bei jedem Wind und Wetter, Auf- und Abtakeln des Schiffs und Zeichnen verlangt.

Der Kapitän mußte in der Prüfung nachweisen: Völlige Sicherheit und Fertigkeit in dem, was von einem Steuermann gefordert wird; Auftakeln eines neuen Schiffes einschließlich der Angabe der Stärke und Länge des Tauwerks; Kenntnis des Verhaltens beim Abschluß der Fracht und während der Reise, besonders bei Havereifällen, bis zum Bestimmungsort und Löschen der Ladung; Kenntnis des dem Schiffer Wissenswertesten aus dem Seerecht, besonders dem preußischen; richtige Führung der wirtschaftlichen Schiffsrechnung; gehörige Kenntnis der nautischen Geographie.

Der Prüfling mußte mindestens zwei Jahre als Matrose zur See gefahren haben.

Für die Anmusterung der Mannschaft war vorgeschrieben, daß die Schiffsleute, zu denen auch die Steuerleute zählen, mit Pässen versehen, persönlich anwesend sein und den Heuervertrag vollziehen mußten. Vorher mußten ihnen die §§ 1542, 1606 und 1616 Titel 8 des Allgemeinen Landrechts verlesen werden.

§ 1542 bedroht einen Schiffsmann, der mit der empfangenen Heuer entläuft, mit Gefängnis bis zu einem Jahr,

§ 1606 verpflichtet den Schiffer bei nachdrücklicher Strafe, einen Schiffsmann in Verhaft bringen zu lassen, der sich auf See einer Gewalttätigkeit, Aufstandes oder Meuterei gegen den Schiffer oder eines andern schweren Verbrechens schuldig macht,

§ 1616 stellt dem Schiffsmann, der sich weigert, dem Schiffer zur Bestrafung eines ungehorsamen Schiffsmannes, sowie zur Verhaftung eines jeden Verbrechers im Schiffe hilfreiche Hand zu leisten, Verlust der ganzen Heuer und Bestrafung wegen Teilnahme in Aussicht.

Die das Verhältnis zwischen dem Schiffer und dem Schiffsvolke behandelnden Bestimmungen sind unter dieser Überschrift im Allgemeinen Landrecht für die Preußischen Staaten II. Teil Titel 8 §§ 1534—1647 enthalten und betreffen die Annahme und Abdankung des Schiffsvolks, seine Rechte wegen der Heuer, die Pflichten des Schiffsvolkes vor Antritt und während der Reise, Rechte des Schiffers über das Schiffsvolk,

Digitized by Google

Rechte und Pflichten des Schiffsvolkes nach vollendeter Reise und enthalten die Strafandrohungen gegen Übertreter.

Der Schiffer ist nach § 1604 „befugt, das Volk durch die erforderlichen Zwangsmittel und Strafen, welche sich jedoch über mäßige Schläge, achttägiges Gefängniß, oder Fünf Thaler Geldbuße nicht erstrecken dürfen, zu seiner Schuldigkeit anzuhalten." Das Schiffsvolk verpflichtet dagegen § 1602 „Allen, zum Dienste des Schiffes, und zur Erhaltung guter Ordnung, von dem Schiffer getroffenen Verfügungen . . . ungesäumte willige Folge" zu leisten. Bei Abwesenheit oder Verhinderung des Schiffers muß das Volk dem Steuermann gehorchen, der verbunden ist, die gehörige Aufsicht über Volk und Schiff zu haben.

Der Schiffer war verbunden, ehe er in See ging, mit dem Volke einen schriftlichen Verdung oder sogenannte Musterrolle zu errichten, Rechte sind der Besatzung nur bezüglich der Heuer gesichert.

Dem Schiffer stand die Bestrafung aller Vergehen gegen die Mannszucht, Schiffs- und Wachtordnung, ausgenommen Gewalttätigkeit, Aufstand, Meuterei oder andere schwere Verbrechen, die wie Körperverletzung und Totschlag von den ordentlichen Gerichten abzuurteilen sind, zu. In solchen Fällen hatte er die Festnahme des Verbrechers und Aufnahme des Tatbestandes unter Zuziehung des Schiffsrates vorzunehmen und ihn, wenn das Schiff auf der Reise nach einem inländischen Hafen ist, am Bestimmungsort den Gerichten auszuliefern. Doch steht es ihm auch frei, wenn ihm die längere Aufbewahrung des Verbrechers zu gefährlich erscheint, ihn dem Gerichte des ersten Landungsortes zur Bestrafung zu übergeben.

Für die letzten Jahre der Reederei der Seehandlung kam noch das „Gesetz zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen" vom 31. März 1841 in Betracht. Es ist im allgemeinen eine Wiederholung der im Allgemeinen Landrecht an den oben angezogenen Stellen enthaltenen Verpflichtungen des Schiffsvolks und der Strafandrohungen gegen Vergehen, in 19 Paragraphen. § 2 erweitert die Befugnisse des Kapitäns dahin, daß er ihm im Falle einer dem Schiffe drohenden Gefahr, sowie bei Meutereien oder Gewalttätigkeiten des Schiffsvolks, um seinen Befehlen Gehorsam zu verschaffen, die Anwendung aller zur Erreichung des Zwecks notwendigen Mittel gestattet. Derselben Bestimmung begegnen wir im Reglement für die Seehandlungsschiffe schon früher. Die Disziplinarstrafen, die der Kapitän zu verhängen befugt ist, sind erweitert. Die achttägige Gefängnisstrafe kann nötigenfalls bei Wasser und Brot verbüßt werden, Schmälerung der Kost ohne zeitliche Begrenzung tritt neu hinzu, ferner Anschließen mittelst eiserner Fesseln in den unteren Räumen des Schiffes bis zur Dauer von drei Tagen. An Stelle der im Allgemeinen Land-

Digitized by Google

recht an erster Stelle als Strafe angeführten mäßigen Schläge tritt hier als schwerste Strafe körperliche Züchtigung, die aber nur angewendet werden darf, wenn die übrigen Strafmittel unter den obwaltenden Umständen sich als unzureichend erwiesen. Bei Verhängung dieser Strafe soll es keinen Unterschied machen, ob der Betreffende sich noch im Militärverbande befindet oder nicht. Die Geldstrafen sollen zugunsten der Armenkasse des Heimatsortes des Schiffes eingezogen werden. Neu ist die Verpflichtung des Kapitäns, jede von ihm verfügte Disziplinarstrafe nebst dem Vergehen und Beweisen ins Schiffsjournal einzutragen. Kriminalstrafen sollen eintreten ohne Rücksicht auf etwa schon angewendete Disziplinarstrafen, wenn auf segelfertigem Schiff im Inlande, auf dem Schiff auf hoher See oder in einem ausländischen Hafen oder Gewässer ein Schiffsmann sich dem Kapitän tätlich widersetzt oder mit Widerstand droht, ihn durch Gewalt und Drohung zu einer Unterlassung oder Handlung in bezug auf die Leitung des Schiffes oder die Ladung zu nötigen sucht, und wenn mehrere sich dazu zusammentun. Der Kapitän darf die Täter verhaften, bei Fluchtverdacht muß er es. Der Schiffsrat, der nach dem Allgemeinen Landrecht bei Untersuchung solcher Verbrechen zuzuziehen ist, ist hier ersetzt durch die verordnete Zuziehung des Steuermanns, Hochbootsmanns, Zimmermanns oder anderer glaubwürdiger Personen. Reisende, die auf einem Schiffe diese Verbrechen begehen, sind wie das Schiffsvolk zu behandeln. Neu ist, daß auch gegen Schiffsleute, die von dem Kapitän mit Leitung eines besonderen Geschäftes beauftragt sind, begangene Verbrechen die gleiche Sühne finden.

Bei Beginn der eigenen Reederei hatte die Seehandlung die Bemannung ihrer Schiffe nach der in Stettin gebräuchlichen, dann nach der Hamburger in Anlage 14 und 15 gegebenen Musterrolle angemustert. Am 28. September 1830 teilte das Kontor dem Führer des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" mit:

„Da wir jetzt für alle Königl. Seehand. Schiffe eigene Musterrollen nebst dazu gehörigen Reglements für die Schiffs Mannschaft haben drukken lassen, so benachrichtigen wir Sie, daß auch Sie Ihre Schiffs Mannschaft nur nach der eben erwähnten Muster Rolle und dem Reglement zu heuern haben und daß Sie die Muster Rolle vor dem dortigen Königl. Preuß. General Consul v. Schwartz müssen verlautbaren lassen. . . . Sie wollen daher nach dem Inhalt derselben verfahren, auch immer ein Exemplar des Reglements an Bord so bereit halten, daß ein Jeder der Schiffs Besatzung solches einsehen kann."

Nach dieser vom Stettiner Kontor der Seehandlung am 15. Juli 1830 erlassenen Musterrolle, zu der Kapitän Wendt die Anregung gegeben hatte, verbanden sich die Steuerleute und die übrige Schiffs-

Digitized by Google

mannschaft dem Kapitän für die betreffende Reise oder wo es sonst hingehen mag, so lange, bis das Schiff zurückgebracht ist, oder bis zu einem Platz, wo der Kapitän für etwa ihre Entlassung wünschende Leute brauchbares ihm anständiges Schiffsvolk zur selben Monatsheuer erhalten kann. Stirbt der Kapitän vorher oder wird er abgerufen, so geht die Verpflichtung der Bemannung auf den Nachfolger über.

Die Unterzeichner verpflichten sich, „ihre Geschäfte ohne Streit und Murren zu verrichten, dem täglichen Gebet mit gebührender Andacht beizuwohnen, dem Kapitän oder dem der in seine Stelle tritt, in allem ohne Widerrede gehorsam zu sein, dessen Befehle mit allem Fleiß, ohne alle Zögerung auszuführen, die Ladung des Schiffes zu löschen, einzunehmen, zu stauen und umstauen zu helfen, Ballast einzunehmen und zu löschen und diesen sowohl als die Güter mit Barquen, Schiffs-Böten und anderen Fahrzeugen vom Lande und ans Land, oder in andere Schiffe zu bringen, und alles nach des Schiffs Capitäns Bestimmung, so wie überhaupt alles zu thun, was zum Dienst von Schiff und Gut erforderlich ist."

Dagegen zahlt der Kapitän die für jeden namentlich festgesetzte Monatsheuer. Die Vergünstigung der Anrechnung des Schiffsdienstes auf den Militärdienst findet nur bei sonst untadelhafter Aufführung Anwendung. „Um dies gehörig prüfen zu können, wird der Kapitän nach zurückgelegter Reise ein vorschriftsmäßiges Gutachten über die Aufführung der ganzen Schiffs-Mannschaft durch die von demselben desfalsig einzureichende Conduiten-Liste ablegen und einreichen (s. Anlage 16). Ein Jeder der Besatzung wird daher bemüht sein müssen, sich dieser Begünstigung würdig zu zeigen, um durch eine untadelhafte Aufführung solche zu verdienen, sonst er dieser Vergünstigung verlustig geht."

Bei Winterlage, die in den Wintermonaten beginnt, wenn der Kapitän das Schiff abtakeln läßt, und endet, sobald das Schiff zu einer Fahrt instandgesetzt wird, die ferner in der Nordsee zwei, in der Ostsee drei Monate nicht übersteigen soll, hat die Mannschaft nur auf halbe Monatsheuersätze Anspruch, ist jedoch zu Takellage- und sonstigen Arbeiten am Schiff verpflichtet.

Die Monatsheuer wird von dem in der Musterrolle festgesetzten Tage an gezahlt und die Unterschrift unter der Rolle gilt als Empfangsbestätigung für vorausbezahlte Zweimonatsheuer. Die Heuerzahlung endet mit dem Tage der Entlassung.

Der Kapitän verpflichtet sich, „seine Schiffsleute auf der ganzen Reise mäßiger Weise und nachdem Zeit und Gelegenheit es verstatten, mit Speise und Trank zu verpflegen, und müssen sich die Schiffsleute damit

Digitized by Google

ohne Murren begnügen. Die täglichen Portionen sind auf 1 Pfd. eingesalzenes Rindfleisch auf den Mann oder $^1/_2$ Pfd. Speck, oder $^3/_4$ Pfd. Stockfisch oder $^3/_4$ Pfd. Schweinefleisch bestimmt, mit dem dazu gehörigen Gemüse an Erbsen, Grütze oder Graupen, nach Bedürfniß zum Sattwerden. Außerdem wird dem Mann auf die Woche 6 Pfd. Brod verabreicht werden, und wenn die Schiffleute Graupen und Fisch erhalten, so bekömmt jeder derselben zu deren Zubereitung $^1/_4$ Pfd. Butter und an solchen Orten, wo diese nicht zu haben ist oder sich nicht an Bord befinden sollte, statt derselben $^1/_8$ Pfd. Oehl, oder es wird solches durch Salz-Fleisch ersetzt und zwar alles in guter Beschaffenheit. An Branntwein erhält der Matrose alle Morgen ein Spitzglas voll, und wenn (wie es in der Regel der Fall sein soll) kein Bier gegeben wird, außerdem täglich noch ein Spitzglas Branntwein. Eine etwaige Vertheilung von Thee sowie fernere Verabreichung von Branntwein bleibt dem Gutbefinden des Kapitains beim Laden und Löschen und bei üblem und schwerem Wetter überlassen. Sobald aber das Schiff am Orte seiner Bestimmung ankömmt, oder aber während der Reise irgendwo einzulaufen gezwungen ist, müssen die Schiffsleute mit frischem Fleisch oder frischen Fischen, auch nach Verschiedenheit der Jahreszeiten, mit Gartengewächsen, insofern solche zu billigen Preisen zu haben sind, zu ihrer Erfrischung die Woche über mindestens dreimal gespeiset werden."

Diese Speiserolle entsprach in ihrer Zusammenstellung noch genau der für die Schiffe der Holländisch-Ostindischen Kompagnie von deren Verwaltungsrat 1603, 1649, 1656, 1680 und 1695 bestätigten Speiserolle, ein Beweis, wie wenig man sich jahrhundertelang um die so überaus wichtige Frage der Beköstigung des Schiffsvolkes gekümmert hat. Der an der Sonne getrocknete Stockfisch war 1791 wieder in die holländische Schiffsverpflegung aufgenommen, nachdem der Marinearzt de Wind seine Nützlichkeit gegen Skorbut nachgewiesen hatte, da er die einzige ungesalzene Fleischnahrung war, die noch dazu durch Kochen in frischem (Trink-) Wasser zubereitet wurde. Der durch die Zubereitung bedingte Wasserverbrauch hatte die Streichung des Stockfisches von der Speiserolle im Jahre 1760 herbeigeführt.

Trotzdem im Vorstehenden die Pflichten und Rechte von Kapitän und Schiffsbesatzung im allgemeinen angeführt sind, hatte die Seehandlung für nötig erachtet, „ein besonderes Reglement für die Königl. Seehandlungsschiffe für die Erhaltung der Gesundheit und des Lebens der Mannschaft sowie für die wohlbehaltene Fahrt des Schiffes und für den glücklichen Ausgang des Unternehmens ausdrücklich festzusetzen, indem nur gute Ordnung und Mannszucht das Wohlbefinden der Mannschaft und zugleich das Eigenthum der Rheederey erhalten und beschützen können."

Digitized by Google

Das Reglement ist der Musterrolle beigeheftet und der Mannschaft vorzulesen, die sich durch Unterschrift bekennt, „solches wohl verstanden zu haben und verpflichtet sich, demselben getreulich und aufs pünktlichste nachzukommen, andernfalls sie sich den im Reglement festgesetzten Strafen unterworfen ausdrücklich erklärt."

Der Kapitän soll einige Abdrücke an Bord halten, und „damit ein jeder der Schiffsbesatzung sich dieses Reglement ganz besonders einzuprägen im Stande ist" es auf Ansuchen zur Einsicht ausgeben.

Dem 32 Artikel umfassenden Reglement ist anzumerken, daß bei seiner Aufstellung die Artikuls-Briefe Friedrich Wilhelm I., Kurfürsten von Brandenburg für seine Marine und die preußischen Kriegsartikel zu Rate gezogen sind. Einige seiner Bestimmungen dürften auch die ersten Dienstweisungen für den Dienst an Bord der preußischen Kriegsschiffe beeinflußt haben.

Nur für einige Übertretungen sind bestimmte Strafen angedroht, die vom Kapitän verhängt werden können, die Festsetzung der Strafen in allen andern Fällen sollte ein sofort von dem Kapitän und den Schiffsoffizieren unter Zuziehung einiger älterer Matrosen abzuhaltender Schiffsrat unwiderruflich bestimmen.

Artikel 1 bis 4 behandeln die Mannszucht, Verstöße dagegen mit Worten, Mienen und Gebärden sollen nicht nur bestraft, sondern auch in der Konduitenliste vermerkt werden, sollten sie sich in Tätlichkeiten äußern, so soll der Täter in Eisen gelegt und als Aufrührer am ersten Landungsplatz der Obrigkeit übergeben werden. Unter dieser ist, da es damals nur vereinzelt preußische Konsule gab, vermutlich die Landesobrigkeit zu verstehen, das würde dann einen Verzicht auf die eigene Gerichtsbarkeit bedeuten, die doch für alle im Inlande auf Schiffen jeder Flagge oder auf See auf Schiffen der eignen Flagge begangenen Rechtsverletzungen allein zuständig ist. Das vorerwähnte Gesetz sieht dagegen die Auslieferung an die Gerichte im ersten inländischen Hafen vor, nur in Ausnahmefällen an ausländische Gerichte.

Anzettelung von Meutereien ist zur Kenntnis des Kapitäns zu bringen, geschieht dies von einem dabei Beteiligten, „so soll ihm die Strafe, soweit es die Gesetze zulassen, geschenkt, er auch nach den Umständen belohnt werden," macht ein Unbeteiligter die Entdeckung und Meldung, so soll er 50 Taler Belohnung und die Anwartschaft auf den ersten seinen Fähigkeiten angemessenen ledigen Platz erhalten. Wider die Meuterer selbst wird der Kapitän mit Zuziehung des Schiffsrates nach den Gesetzen der Notwehr bestimmen „und sich der Thäter, wenn es die Noth erfordert, und es auf Schiff, Ladung, Leib und Leben ankommt, ganz entledigen," d. h. sie kurzerhand über den Haufen schießen oder stechen.

Digitized by Google

Andernfalls soll der mit Ketten belegte Täter der ersten Obrigkeit überliefert werden zur harten Leibes- und Lebensstrafe.

Art. 5 fordert gute Ordnung und Aufsicht seitens des Kapitäns und Mühe und Sorgfalt und genaue Befolgung aller vorstehenden und folgenden Artikel.

Art. 6 bis 8 verbieten zur Verhütung der Feuersgefahr das Betreten des Schiffsraumes, der Proviantslast und der Pulverkammer mit offenem Licht, das Tabaksrauchen unten im Schiff und das Aufbewahren von Stroh oder feuergefährlichen Stoffen in den Schlafstellen.

Art. 9 bis 12 regeln das Verhalten der Mannschaft untereinander. Nach ausgestellter Wache soll sich jeder still und ruhig verhalten und keinen an seinem Schlaf hindern. Trunk und Spiel sind wegen des daraus folgenden Zanks verboten, „es soll für denjenigen, der sich an Bord oder auf dem Lande betrinkt, eine derbe Strafe zuerkannt werden, welche Strafe noch zu verstärken, wenn es im Dienst oder öfter geschieht."

„Alles Zanken und Hadern, es sey am Lande oder an Bord wird hiermit ernstlich verboten" bei Androhung körperlicher Züchtigung und falls es zu Tätlichkeiten kommt, von drei Tagen Eisen bei Wasser und Brot, von acht Tagen, falls dabei Messer oder tötliche Instrumente gebraucht wurden. Tritt dabei Verwundung oder Tod ein, so soll der Täter in Eisen gelegt und am ersten Landungsplatz der Obrigkeit zur Bestrafung übergeben werden.

Art. 13 bedroht die Entwendung von Provisionen, Schiffsgeräten und Instrumenten mit Strafe und ordnet an, daß bei unvorhergesehener Verlängerung der Reise sich jeder die Verkürzung der Essenssätze gefallen lassen müsse.

Art. 14 bis 16 verbieten das Treiben von Handel zu eigenem Nutzen, das an Bord Nehmen von Konterbande, Hinterziehung von Steuern und machen Kapitäne und Offiziere hierfür verantwortlich.

Art. 17 bis 20 enthalten hygienische Vorschriften und behandeln die Krankenpflege. „Da die Reinlichkeit zur Erhaltung der Gesundheit und Genesung der Kranken durchaus nötig ist, so sollen alle Quartiere des Schiffes täglich gereinigt und nach Gutfinden des Capitains mit Essig geräuchert werden." Die Hängematten müssen regelmäßig gewaschen werden; die Notdurft darf nur an den vorgesehenen Orten verrichtet werden. Die Krankenbehandlung fällt dem Arzt, wo er nicht vorhanden, dem Kapitän und den Offizieren, die Krankenpflege seinen Wach- oder Quartiergenossen zu. Sind mehrere Leute krank, so sind sie besonders unterzubringen, besondere Krankenkost ist, wenn nötig, zu bereiten. Das Verkaufen von Kleidungsstücken ist bei harter

Digitized by Google

Strafe verboten, die Oberoffiziere sollen gegen Verschleudern und Verlieren der Kleider wirken und Nachlässige der Bestrafung zuführen, „da zur Erhaltung der Gesundheit des Volks nöthig, daß selbiges mit gehörigen Kleidern gegen die Kälte und Witterung verwahrt sey."

Erkrankungen oder Sterbefälle, die die Mannschaftszahl verringern, geben den übrigen nach Art. 21 keinen Anspruch, entsprechend höhere Heuer zu verlangen, „da alle Königl. Seehandlungsschiffe schon stärker als gewöhnliche Kauffahrer bemannt sind", Ersatzeinstellung hängt vom Gutbefinden des Kapitäns ab.

Art. 22 bestimmt: „Bei willkührlicher Correktion werden alle Mißbräuche des Namens Gottes, Spöttereyen über Religion und Dispüte über selbige verboten." [15])

Art. 23 verordnet die Instandhaltung und Reinigung der Waffen durch die damit Beauftragten und allwöchentliche Besichtigung durch die Offiziere, auch sollen die Gewehre an einem passenden Platz untergebracht sein.

Art. 24 sagt, „da alle mitgegebene und gelösete Baarschaften zum Handel bestimmt und folglich mit hoher Prämie versichert sind", so steht niemand unterwegs Anspruch auf Heuerzahlung zu, sondern erst nach Rückkehr in die Heimat, doch kann der Kapitän nach Umständen gegen Empfangsschein à Kontozahlungen auf die bereits verdiente Heuer machen.

Art. 25 bedroht etwaige Deserteure.

Art. 26 bis 28 behandeln das Verhalten bei Angriffen auf das Schiff und in Seenot. „Sobald der Fall eintritt, daß das Schiff zur Erhaltung desselben, der Ladung und der Equipage zur Nothwehr sich gezwungen sieht, und Gewalt mit Gewalt vertreiben muß, so soll sich ein jeder an den Platz verfügen, der ihm angewiesen ist, hier mit Herz und Muth die Befehle erwarten, selbige genau und geschwinde befolgen, und sich überhaupt, wie es einem braven und thätigen Seemanne zukommt, herzhaft und muthig betragen." Das im Kampfe zur Prise gemachte Seeräuberschiff gehört nach Abzug des dem eigenen Schiff entstandenen Schadens der Besatzung, deren Anteil unter Berücksichtigung der Erben etwa gefallener, nach Heuer und Wohlverhalten festgesetzt wird. In Seenot hat jeder das äußerste zur Erhaltung des Schiffes zu tun, bei Strandung die Schiffsgüter zu retten.

Art. 29 setzt die Behandlung des Nachlasses Verstorbener fest, der vom Kapitän aufzunehmen ist, die Kleidung und verderbliche Sachen sollen

[15]) Die Strafandrohung für dieses Vergehen ist wörtlich aus den Artikelbriefen der Holländisch-Ostindischen Kompagnie von 1619, 1634, 1658, 1672 und 1742 übernommen, die seinerzeit auch den Artikelsbriefen für die Marine des Großen Kurfürsten zugrund lagen.

Digitized by Google

am Großmast versteigert und der Erlös mit dem Guthaben den legitimierten Erben ausgehändigt werden.

Nach Art. 30 können die Leute nach Ankunft am Entlassungshafen die Entlassung erst verlangen, wenn nach Ansicht des Kapitäns das Schiff sicher festliegt. Ist dies ein ausländischer Hafen, so erhalten sie entweder freie Reise oder Reisegeld zum heimatlichen Hafen, dagegen nicht von einem deutschen Hafen. Jeder, der während der Reise wegen schlechten Benehmens verabschiedet wird, geht des Anspruchs auf Heimschaffung verlustig.

Art. 31 beschließt die Bestimmungen: „Wenn denn endlich die Reisen durch Gottes gnädige Hülfe zurückgelegt sind, so bezahlt der Schiffs-Capitaine einem jeden der Schiffs-Leute die in der Muster-Rolle accordierte Heuer, und giebt ihnen wegen ihrer Befreiung einen Losschein, sich anderweitig verheuern zu können."

Gezeichnet ist das Reglement vom Königlichen Kontor der Seehandlungs-Sozietät Stettin. Es bildet einen Auszug aus den vorangeführten Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts. Um sich über die Bewährung der Musterrolle mit Reglement Gewißheit zu beschaffen, wandte sich das Stettiner Kontor auf Veranlassung der Seehandlung an verschiedene preußische Konsule in ausländischen Seestädten mit der Bitte, „darüber dortige bedeutende Rheder zu hören, und Ihre aus eigener Erfahrung gereichte, möglichst ausführliche auf die an Ihrem Orte geltenden Landesgesetze bezugnehmende Ansicht darüber, sowie Vorschläge, welche bei einer Umarbeitung dieses Entwurfes zu berücksichtigen stehen möchten, gefälligst unverholen mitzuteilen."

Das Bestreben nach Vervollkommnung der Musterrolle tritt besonders in einem Schreiben an den langjährigen Schiffsführer der Seehandlung Kapitän Wendt hervor, den das Stettiner Kontor unter Bezugnahme auf seine ursprüngliche Anregung unterm 10. November 1832 auffordert, nachdem Musterrolle und Reglement nunmehr bereits auf zwei Reisen des von ihm geführten Schiffes „Prinzeß Louise" in Gebrauch gewesen sei, sein pflichtmäßiges Urteil über seine Zweckmäßigkeit und Brauchbarkeit abzugeben. Etwaige Vorschläge sollten sich besonders beziehen:

„1. Auf die Befugnisse des Kapitäns und des Schiffsrates und die Fälle, wo ersterer allein anordnen und wo er den Schiffsrat zuziehen soll;
2. die Strafen für die Verfehlungen des Schiffsvolkes;
3. den Beschwerdeweg gegen Strafen;
4. die andern Punkte der Schiffsdisciplin, welche überhaupt vielleicht einer militärischen näher kommen könnte, genauer und schärfer zu bestimmen."

Digitized by Google

Auch die etwaigen Äußerungen preußischer Konsuln, die im Verlauf der Reisen des Schiffes die Musterrolle kennen gelernt hätten, sollte er mitteilen, ferner, ob und unter welchen Umständen auf den Reisen die eine oder andere Strafbestimmung in Anwendung gekommen sei.

Die auf diese Aufforderungen einlaufenden Äußerungen erkannten die Zweckmäßigkeit und Vollständigkeit des Reglements und der Musterrolle an und beschränkten sich auf Abänderungsvorschläge nicht grundsätzlicher Art. Einige Beurteiler machten damals schon Vorschläge, deren Verwirklichung erst die deutsche Versicherungsgesetzgebung und die Seemannsordnung brachte. So schlug Kommerzienrat Bahre in Altona eine Invalidenfürsorge für im Schiffsdienst, insonderheit bei Strandungen invalide gewordene Seeleute, um ihren Mut in gefährlichen Lagen zu heben und die Sicherung ihrer Heuer bei Totalverlust des Schiffes vor, ferner eine Bestimmung über den Verbleib der Strafgelder, etwa Überweisung an das Schifferarmenhaus. Nur Generalkonsul Koppe in Mexiko sind Bedenken wegen Nichtübereinstimmung einzelner Bestimmungen mit den Preußischen Landesgesetzen aufgestoßen, die er aber nicht anführt.

Konsul Delius, Bremen, warnt vor Einschränkung der Befehlsgewalt des Kapitäns durch den Schiffsrat, da der Seedienst in der Regel entschlossene Entscheidung fordert und „auf des Schiffsführers in allen Fällen von der Vernunft geregelten Behandlung der Leute ja doch trotz aller theoretischen Vorschriften alles ankommt." Eine sehr richtige Ansicht!

Kapitän Wendt äußerte sich im gleichen Sinn, nicht durch Strafen lasse sich die Mannszucht aufrecht erhalten: „ein ernstes, untadelhaftes Benehmen muß die Achtung der Mannschaft gegen ihre Vorgesetzten erobern". Die körperlichen Strafen sollten nur bei größter Widersetzlichkeit oder förmlichem Ungehorsam zulässig sein. „Noch viel weniger sollten Schläge mit der Hand ausgetheilt oder angedroht werden, welches kein Matrose verträgt." Auch das Schlagen der Jungmänner durch Matrosen darf nicht geduldet werden, wennschon eine gelegentliche Bestrafung der Schiffsjungen und Jungmänner auf frischer Tat durch Bootsmann und Steuerleute nicht zu vermeiden sei. Die weitaus meisten Vergehen werden nach Ansicht des Kapitäns durch unmäßigen Alkoholgenuß veranlaßt. Betrunkene sollten nicht im Augenblick bestraft, sondern möglichst von der Arbeit entfernt werden, und wenn sie sich dem widersetzen, in Eisen gelegt werden und, nachdem sie nüchtern geworden sind und ihren Fehler nicht eingestehen und Besserung geloben oder schon wegen Trunkenheit vorbestraft sind, im schlimmsten Fall mit körperlicher Züchtigung, sonst mit Entziehung des Branntweins oder mit Arrest bei Wasser und Brot bestraft werden. Kapitän Wendt hält in solchen und ähnlichen

Digitized by Google

Fällen die Hinzuziehung der Schiffsoffiziere und einiger Matrosen zur Untersuchung durch den Schiffsführer und Festsetzung der Strafe für angebracht. Jede Bestrafung sei ins Schiffsjournal einzutragen, das im nächsten Hafen dem Preußischen Konsul zur Bestätigung der Strafe und deren Eintragung in die Musterrolle vorzulegen ist, dadurch würde dem Bestraften gleich Gelegenheit geboten, etwaige Beschwerde an- und zur Entscheidung zu bringen. Allgemeine Strafandrohung hält Kapitän Wendt für nicht angebracht, wie z. B. „bei grober Strafe", da diese sowohl körperlich als Geldstrafe sein könne, so bedeute dies dem ungebildeten Matrosen eine Drohung, dem „die Geldstrafen immer sehr empfindlich sind, so verschwenderisch er sonst auch mit dem Gelde, das er so sauer verdient hat, umzugehen pflegt." Die Anwendung von Geldstrafen dürfe eine Monatsheuer nicht übersteigen.

Zu der von der Seehandlung angeregten Frage der Einführung einer kriegsschiffsmäßigen Disziplin bemerkte Kapitän Wendt:

„Die Disciplin kann nach meiner Meinung auf Kauffarthey-Schiffen nie den Grad erhalten wie auf Kriegsschiffen, denn die Besatzung ist zu geringe, und nur durch vielfache und wachsame Aufsicht ist solche in Ausübung zu bringen, daher kann auch bei den Königlichen Seehandlungsschiffen keine von der gewöhnlichen Schiffs-Disciplin abweichende Art angewandt werden."

Kapitän Wendt bezeichnet im übrigen keinen der Artikel als abänderungsbedürftig, ein Urteil, das auch zwei andere Kapitäne der Seehandlung abgaben. Ich habe dies Gutachten ausführlich widergegeben, da es eine durchaus richtige Auffassung der Mannszucht und namentlich der Mittel, sie an Bord aufrecht zu erhalten, zeigt, im Gegensatz zu den heutzutage von gewisser Seite dagegen gerichteten Angriffen. Kapitän Wendt entwickelt hier schon Ansichten, die erst die deutsche Seegesetzgebung verwirklicht hat.

Zur Einführung dieser Musterrolle und Reglement auf ihren Schiffen hatte die Seehandlung das von der preußischen Reederei allgemein erkannte Bedürfnis, die in Gebrauch befindlichen Musterrollen, d. h. die schriftlichen Heuerverträge der Schiffsmannschaften durch neue zeitgemäße zu ersetzen und dadurch Meinungsverschiedenheiten zwischen Schiffsführern und Besatzung, wie sie im Auslande öfter vorkommen, zu vermeiden, oder doch durch bestimmte von beiden Teilen bei der Anmusterung einzugehende Verpflichtungen gerichtlicher Entscheidung auch im Auslande zuzuführen, veranlaßt.

Schon im August 1829 hatte der Generalkonsul in Helsingsör, Regierungsrat v. Forckenbeck, beim Ministerium des Auswärtigen die Einführung gleicher Musterrollen für alle Ostseehäfen beantragt und ein

Digitized by Google

Muster dazu vorgelegt. Nach vorheriger Beratung mit den Oberpräsidien zu Stettin und Königsberg hatten sich die Minister des Innern und der Justiz daraufhin über die Fassung der Musterrolle verständigt und ihre Entscheidung den beiden Oberpräsidenten zugehen lassen. Das „Formular zum Heuer-Kontrakt und Musterrolle für die preußischen Seeschiffe" wurde vom Oberpräsidenten von Pommern im Amtsblatt Nr. 73 in Stettin am 31. Dezember 1831 mit dem Bemerken zur öffentlichen Kenntnis gebracht, daß die betreffenden Behörden veranlaßt worden sind, möglichst dahin zu wirken, daß alle Heuer-Kontrakte in Zukunft nach demselben abgeschlossen werden, um die so wünschenswerte Übereinstimmung der Musterrollen und Heuerkontrakte in allen preußischen Seehäfen herbeizuführen.

Die Musterrolle war also nicht verbindlich, sie stimmt mit der Musterrolle und dem Reglement der Seehandlung, soweit es sich auf den Heuervertrag bezieht, in ihren Hauptbestimmungen, zum Teil fast wörtlich überein, geht jedoch in einzelnen Punkten über sie hinaus. So muß der Kapitän den Eintritt der Winterlage vor versammeltem Schiffsvolk in das Schiffsjournal und die Musterrolle mit eigener und der Unterschrift des Schiffsrats eintragen. Meinungsverschiedenheiten über die Notwendigkeit der Winterlage entscheidet im Ausland der preußische Konsul oder die Ortsbehörde, im Inlande das zuständige Gericht. Bei Winterlage infolge Haverei wird volle Heuer gezahlt. Wegen Desertion, zu der schon Abwesenheit von Bord ohne Erlaubnis über 24 Stunden zählt, wird außer der gesetzlichen Strafe und Verlust der Heuer eine Konventionalstrafe angedroht. Über die Zusammensetzung des oben erwähnten Schiffsrates wird nichts bestimmt.

Die Seehandlung, deren Einfluß auf diese Musterrolle und das weiter oben erwähnte spätere Gesetz zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf Seeschiffen unverkennbar ist, hatte also keinen Anlaß zur Annahme derselben, da ihre Musterrolle nebst Reglement eine Zusammenstellung aller gültigen Bestimmungen war, die man als Vorläufer der Seemannsordnung bezeichnen kann.

So konnte sie auf Anfragen des Finanzministers im Jahre 1837 und des Ministers des Innern 1845 antworten, daß ihre seit 1830 in Gebrauch befindliche Musterrolle sich bisher als praktisch erwiesen habe und weder gegen deren Bestimmungen noch die des Reglements Klagen eingelaufen seien.

Auch die durch Kabinettsorder vom 23. November 1831 für die Schiffsmannschaften eingeführten Dienstentlassungsscheine sind im Reglement bereits vorgeschrieben.

Digitized by Google

Als besondere Vergünstigung hatte Rother vom Könige erwirkt, daß den im militärpflichtigen Alter stehenden Mannschaften der „Prinzeß Louise" und des „Mentor", die 1825 Reisen antraten, „als für den Allerhöchsten Dienst bestimmt und ihre Dienstleistung als eine militärische zu betrachten, folglich auf die gesetzliche Dienstzeit anzurechnen sei." Die Leute sollten aber nicht den Kriegsgesetzen, sondern der Schiffsdisziplin unterworfen sein. Durch die in Anlage 17 abgedruckten Kabinettsorders vom 31. Oktober desselben Jahres wurde die Vergünstigung auf Anfrage des Kronprinzen, über deren Veranlassung nichts zu ermitteln war, auch auf „Christian" ausgedehnt. Ein Antrag Rothers, auch den Seehandlungsschiffen auf Europäischer Fahrt diesen Vorzug zu geben, wurde durch die in Anlage 18 mitgeteilte Kabinettsorder vom 4. Oktober 1827 abgelehnt, dagegen die frühere Vergünstigung der Seehandlungsschiffe auf alle preußischen, nach fremden Weltteilen fahrenden Schiffe übertragen und im Laufe der Jahre auf alle Fahrten außerhalb der Ostsee ausgedehnt. So förderte Rothers Anstoß die überseeische Seefahrt Preußischer Schiffe dadurch, daß den Mannschaften diese verlockender gemacht wurde. Diese Vergünstigung bildete den Ausgangspunkt für die Verpflichtung der seemännischen Bevölkerung zum Dienst in der Marine. In der Folge mußten die Kapitäne der Seehandlungsschiffe vor Antritt der Reise ein Verzeichnis der angemusterten Mannschaft mit Angabe der Militärverhältnisse der geborenen Preußen für die Ersatzbehörden einreichen.

Verstöße gegen die Mannszucht mehrerer Matrosen des Seehandlungsschiffes „Kronprinz von Preußen" auf der Reise von Hamburg nach Südamerika, die vom Präsidenten der Seehandlung dem Minister des Innern gemeldet waren, veranlaßten diesen in Gemeinschaft mit dem Kriegsminister an den König darüber zu berichten mit der Frage, ob dergleichen Personen nicht von den gedachten Vergünstigungen auszuschließen seien. Der König erweiterte darauf seine früheren Orders am 18. November 1832 dahin, daß Schiffsleute, die sich der Gewalttätigkeit, des Aufstandes, der Meuterei oder anderer schwerer Vergehen während ihres Schiffsdienstes schuldig machten und deswegen mit Strafen über sechs Wochen Gefängnis belegt wurden, dieser Begünstigung verlustig gehen sollten. (Siehe Anlage 19.)

So hatte die Seehandlung ein sehr wirksames Mittel an der Hand, gute Mannszucht auf ihren Schiffen zu halten, denn den Seeleuten war der Dienst im Landheere, der sie drei Jahre lang ihrem Berufe entzog, nichts weniger als angenehm. Boten die „Königlichen" Seehandlungsschiffe an sich schon und auch wegen der stärkeren Bemannung, die den einzelnen entlastete, große Anziehungskraft, so noch mehr durch diese

Digitized by Google

Begünstigung. Die Kapitäne konnten daher bei Annahme der Bemannung wählerisch sein.

„Halten Sie auf der ganzen Reise auf strenge Disziplin und schärfen Sie Ihrer Schiffsmannschaft ein, daß, da derselben Allerhöchsten Orts die Dienste auf unseren Schiffen als Militärdienst angerechnet werden, sie auch durch ein anständiges Benehmen und strenge Disciplin sich dieser Auszeichnung werth zu machen haben, und daß keiner solchergestalt bey Ankunft in irgend einem Hafen das Schiff verlaßen oder sich bis zur Rückkehr ins Vaterland anderweitig verheuern könne" heißt es in der Segelorder für den Kapitän des „Mentor" vom 18. Mai 1825.

Ein Vorfall auf dieser Reise, den der Kapitän dem Stettiner Kontor berichtet, und den diese weiter gemeldet hatte: „Am 1. März (1826) . . . mittags um 12 Uhr steuerte ein Matrose, namens Ch.... am Ruder so schlecht, daß er 4 Striche per Compaß auflufte u. 2 Leesegel-Spieren brachen. Der Capit. gab ihm einige Hiebe u. setzte ihn vom Ruder ab... Ein anderer Matrose, Namens M. S... nach Sage ein Aufrührer im Schiff, drohte den Capit. auf eine fürchterliche Weise, doch war bald alles wieder ruhig." veranlaßte die Generaldirektion, der Frage der Handhabung der Strafgewalt näher zu treten und am 15. Juli an das Kontor zu schreiben:

„Was übrigens die Art, wie das schlechte Betragen der beiden Matrosen gerügt worden, betrifft, so entsteht die Frage, ob solche in künftigen Fällen auch immer hinreichend, und ob es nicht zweckmäßiger sein möchte, bei strafbaren Vorfällen, nach den Bestimmungen der §§ 1064 (Bleistiftbemerkung am Rande: muß heißen § 1604 bis 1609) und der folgenden im II. Teil 8 Tit. des A. Landr. zu verfahren, und darüber kurze Verhandlungen aufzunehmen, und die Schuldigen bei der Rückkehr den Landesbehörden zu überweisen, falls die Gefährlichkeit eines solchen Menschen nicht groß genug erscheint, ihn schon unterwegs den fremdländischen Behörden auszuliefern. Das Comtoir der Seehandl. Societät hat sich darüber gutachtlich zu äußern, und gleichzeitig anzuzeigen, wie es in dieser Hinsicht bei Expeditionen eines Schiffes im Preußischen im allgemeinen, und bei dem p. Comtoir gehalten wird."

Der hierdurch veranlaßte Bericht des Kontors vom 1. Dezember 1826 führt auf Grund der eingezogenen Erkundigungen aus, daß der Kapitän verbunden sei, all und jede Vergehungen der Schiffsmannschaft in sein Journal einzutragen. Bei Rückkehr in einen preußischen Hafen lege der Kapitän mit der Mannschaft, wenn nötig, Verklarung ab und das Gericht oder die Schiffahrtskommission veranlaße dann die etwa erforderlichen Bestrafungen. In einem fremden europäischen Hafen übergebe der Schiffer den Schuldigen dem preußischen Konsul. „Geringe Vergehen bestraft der Schiffer auf See in der Regel

Digitized by Google

mit einer körperlichen Züchtigung." Widerspenstige, lasterhafte und sonst untaugliche Matrosen suche der Kapitän je eher je lieber loszuwerden, Gefangene seien an Bord von Kauffahrteischiffen nur hinderlich, da sie nicht mit arbeiteten und der Proviantverbrauch durch den für sie eingestellten Ersatz vermehrt würde.

„Um unsererseits nichts zu verabsäumen, daß auf den Schiffen der Seehandlung Ordnung und Disciplin gehandhabt werden, geben wir von jetzt ab jedem Capitain einen Extract aus dem Allgemeinen Landrecht Theil II Tit. 8 § 1534 bis 1619 mit und werden in den Instructionen auf diesen Punkt besonders aufmerksam machen, damit der Schiffer vorkommendenfalls wiße, wie weit er hinsichtlich der Bestrafung gesetzlich gehen soll."

An schwereren Verstößen gegen die Mannszucht sind in den Schiffsjournalen eingetragen:

„Mentor", am 14. August 1825, dem 74. Reisetage: „Diesen Morgen um $7^1/_2$ Uhr wurde der Besatzung wie gewöhnlich einen Schnaps gegeben, sie sandten selbigen aber mit der Ordre an uns retour, wir könnten den Branntwein nur behalten, sie wollten keinen haben. Wir wurden aufmerksam hierüber, weil hierdurch vielleicht rebellion im Schiff entstehen würde. Der Capitain beschloß daher, da sie mit trotz handeln wollten, muthmaßlich sie nicht genug Branntwein bekämen, sie von jetzt an gar keinen Branntwein mehr u. von andre Provision stets ihre gewiße Ration haben sollten, bis wir zurück in Swinemünde kämen u. welches auch geschah."

In der Neujahrsnacht zu 1829 machte die Mannschaft des „Mentor", der im Hafen von Kingston, Jamaika, zu Anker lag, einen fürchterlichen Spektakel im Logis mit „schwerem Singen und Trinken", daß der Kapitän davon aufwachte, aufstand und sie zur Ruhe wies. Andern morgens mußten sie zum Kapitän kommen, der sie nach dem Urheber des Lärms fragte, „sie erwiederten, sie wären es alle gewesen".

Am 12. Dezember 1826 hielten vier Mann, die abends zuvor auf kurze Zeit beurlaubt waren, durch Urlaubsüberschreitung das Schiff sechs Stunden vom Auslaufen aus Hamburg auf.

Auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", in der Nähe des Äquators, schrieb am 6. Januar 1831 Kapitän Schooff:

„Vormittags stand der Matrose G. ans Ruder. Dieser Steuerte sehr schlecht, (vor dem Winde, wo Segelschiffe überhaupt schwer zu steuern sind D. V.) der Steuermann sagte ihm er sollte besser auf Passen und nicht soviel vom Cours abweichen und stoßte ihm noch mal an das er sollte auf Passen, da schlug dieser gegen den Steuerm. Den kam ich

Digitized by Google

da zu und gab ihm einige Hiebe mit ein End Tau übern Buckel, auch der Steuerm. gab ihm einige Hiebe."

Auf „Elisabeth Louise" hatte sich im Hafen von Porto Cabello am 1. März 1833, während der Kapitän in Geschäften an Land war, „fast die Hälfte der Besatzung und namentlich als Anführer der Matrose M. G. gegen den Steuermann J. M. Wallis empört." Der von diesem sofort an Bord gerufene Kapitän stellte den Frieden wieder her und „diktierte den p. G. für seinen begangenen Ungehorsam nach Beendigung der Reise eine laut Vorschrift angemessene Strafe zu." Der Übeltäter zog es vor, in der folgenden Nacht auf seiner Wache mit Sack und Pack von Bord zu verschwinden.

Am 28. September 1836, „den Matrose Richard B. wurde wegen Schlägerei gegen den Koch die Schiffsarbeit von Capitain entsagt."

In Kap Haitien am 28. Dezember 1836 „wurde der Leicht Matrose Albert H. wegen schlechtes Betragen durch die Hafenrunde von Bord geholt und in die Wache gebracht."

Auf „Danzig" wurde am 14. August 1838 der Steward G. „wegen schlechten Betragens aus der Kajüte verwiesen".

Auf „Prinzeß Louise" wurde im November 1833 in Kanton „wegen betriebener Unzucht mit Jungen der Koch entlassen. Vom Schiffsrathe ward ihm (zum Besten der Seefahrerarmen) der Verlust von 2 Monatsgagen und 2 Streiche von jedem Mann zuerkannt. Nachdem er seine Strafe erlitten, mußte er sogleich von Bord."

„Preußischer Adler", Kapitän J. O. J. Schütt, schreibt auf der Reise von Hamburg nach Batavia unterm 29. Mai 1846: „Heut Morgen wurde dem Kapitän die Anzeige gemacht, daß der Unterzimmermann . . . religiöse Bücher, die zum Gebrauch der Leute von der Direktion an dieselbe übergeben, auf schändliche Weise ruiniert habe. Es wurde ihm deshalb nach gesetzmäßiger Untersuchung und Richtigbefindung die Strafe zudictiert, 6 Hiebe über die Kanone mit einer Wewelein (dünnes Tau. D. V.) zu erhalten, welche danach vor Zeugen vom Bootsmann vollzogen wurde."

Diese Bestrafung beruhte wohl noch auf Art. 22 des Reglements: „Bei willkürlicher Correktion werden alle Mißbräuche des Wortes Gottes usw. bestraft", nach dem Gesetz zur Aufrechterhaltung der Mannszucht auf den Seeschiffen war sie nicht mehr zulässig. Ob der Kapitän wegen ihrer Verhängung zur Rechenschaft gezogen wurde, ist nicht ersichtlich.

In Hongkong hatte sich auf „Preußischer Adler" im Jahre 1847 ein Teil der Mannschaft wegen eines Mankos an der Ladung aufgelehnt, „wofür die Schuldigen bestraft wurden, und nach dem sie um Vergebung

Digitized by Google

gebeten, war die Ordnung wiederhergestellt und das Betragen zu meiner Zufriedenheit" berichtet Kapitän Schütt auf der Führungsliste.

Nach dem Tode des Kapitäns Lillje im Jahre 1851 in Südamerika kam es auf der Heimreise zu Unannehmlichkeiten zwischen dem stellvertretenden Schiffsführer und der Mannschaft, so daß sie im Interesse der Mannszucht nach Rückkehr in Liverpool abgemustert wurde.

Entlassen wurden wegen Verstöße gegen die Mannszucht oder ungenügender Leistungen von „Prinzeß Louise" 1831 in Callao der Obersteuermann und der Bootsmann, 1832 ein Bootsmannsmaat und ein Matrose, auf „Christian" 1826 in New York der zweite Steuermann.

In Rio de Janeiro hatte im Februar 1831 der Kapitän des „Kronprinz von Preußen" einen Streit mit dem ersten Steuermann, infolgedessen er ihn absetzte und den zweiten zum ersten einsetzte. Die Angelegenheit wurde durch den preußischen Konsul an Bord untersucht, der, wie es scheint, die Anordnung bestätigte, da hinfort der bisherige zweite Steuermann das Journal führt.

Verlaufen des Schiffes wird gemeldet von:

Schiff	Jahr	Ort	Mann	Bemerkungen
„Mentor"	1827	Kingston (Jamaika)	2	
	1828	Port Royal (Jamaika)	1	
	1830	Hamburg	1	
„Christian"	1826	New York	2	militärpflichtige
„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" . . .	1828	Rio de Janeiro	3	
	1833	Neu Orleans	1	
	1834	„ „	5	
	1836	Baltimore	2	
„Kronprinz v. Preußen" .	1830	Valparaiso	2	von denen einer wieder ergriffen wurde
„Elisabeth Louise"	1833	Porto Cabello	1	
„Prinzeß Louise"	1833	Callao	1	
„Preußischer Adler" . . .	1852	Kalkutta	3	
		zusammen	24 Mann	

in rund 27 Jahren bei fortdauernder Beschäftigung der Schiffe, deren durchschnittliche Bemannungszahl etwa 20 Mann war, ein geringer Bruchteil. Die Ursache des Entweichens ist nur einmal angegeben, als von „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" in New Orleans fünf Mann das Schiff heimlich verließen. Dort herrschte, wie so häufig, damals das gelbe Fieber, dem viele Schiffsmannschaften erlagen, so daß die Heuern ins Fabelhafte stiegen. Die Amerikaner zahlten nach der Eintragung des Kapitäns im Journal 25 bis 30 Dollar (100 bis 120 Mk.) Monatsheuer.

Digitized by Google

Infolge des Verlaufens der fünf Mann sah sich der Kapitän veranlaßt, um weitere Entvölkerung seines Schiffes zu verhüten, mit den Steuerleuten ständig im Hafen Wache zu gehen. Die hohen Heuern an den sonst noch in der Liste angeführten Orten dürften wohl auch die übrigen Leute zum Verlaufen ihrer Schiffe verführt haben. Bei allen mit Ausnahme der zwei Mann des „Christian" hat es sich, wie es scheint, um nicht militärpflichtige Mannschaften gehandelt. Für die Militärpflichtigen galt das Verlaufen des Schiffes als Desertion im militärischen Sinne und hatte bis zur Bestrafung bei etwaiger Ergreifung die Einziehung des Vermögens zur Folge. Diese drohende Strafe stärkte wohl die meisten gegen die Verlockung der um das Vielfache die eigene übersteigenden Heuer. Die Begünstigung zeigte sich also auch in dieser Beziehung für die Seehandlungsschiffe als Vorteil.

Die gute Mannszucht auf den Seehandlungsschiffen hob sich schon von Anfang an vorteilhaft gegen die der sonstigen preußischen Kauffahrer ab, wie die folgende Stelle aus dem Berichte des Kontors über die Jungfernreise im Jahre 1827 des „Kronprinz von Preußen": „Leider steht, wie die Erfahrung es auch bewiesen hat, die Preußische Rhederey in Bordeaux im Allgemeinen in einem sehr schlechten Ruf und sollen dort fast auf allen Preußischen Schiffen Raufereyen und Zänkereien des Schiffs-Volks stattfinden. Die Mannschaft des Königl. Schiffes „Kronprinz von Preußen" hat sich indessen so musterhaft betragen, daß nicht eine einzige Klage dieser Art zu führen gewesen ist" erkennen läßt, und trug nicht zum wenigsten dazu bei, der preußischen Flagge auch in den überseeischen Ländern, wo sie bis dahin unbekannt war, eine gute Aufnahme zu erwerben.

Die Seehandlung betonte mit Recht, daß es eine besondere Ehre für die preußischen Seeleute sei, auf den „Königlichen" Seehandlungsschiffen zu fahren. So schrieb das Kontor im April 1828 dem Führer des in Hamburg ladenden „Kronprinz von Preußen", auf dessen Vorstellung, daß das für das Schiff in Stettin angeheuerte Schiffsvolk wohl Hamburger Heuer erhalten müsse: „daß die von hieraus mitgenommenen Matrosen keinen Anspruch auf eine höhere Heuer machen können, da Sie selbigen solches ja wohl hier schon begreiflich gemacht haben werden, auch den Leuten wohl daran gelegen seyn muß, um sich auszubilden und in der Folge auf unseren Schiffen zu verbleiben, welches aber wegfallen müßte, sobald selbige eine höhere Heuer verlangten." Aus dieser Auffassung erklärt sich auch, daß preußische Offiziere und höhere Beamte sich um Einstellung ihrer Söhne, die sich dem Seemannsberuf widmen wollten, wiederholt bei der Generaldirektion bewarben, die ihrerseits die Gesuche genehmigte und den Kapitänen die Annahme, zum Teil als überzählige, befahl, obwohl jene sonst die Anheuerung der Mannschaft selb-

Digitized by Google

ständig ausführten. Die Genehmigung der Anheuerung von Steuerleuten behielt sich die Generaldirektion dagegen vor, wie noch besonders aus ihrer Verfügung vom 26. September 1835 an den Kapitän des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" hervorgeht:

„. . . daß kein Steuermann auf unseren Schiffen eine Anstellung ohne unsere specielle Genehmigung erhalten kann, indem wir

a) keinen Ober Steuermann, wenn er nicht durch Atteste nachweisen kann, daß er bereits zum See Schiffer für qualificirt erachtet worden ist, und

b) keinen Steuermann überhaupt, sey er 2 ter oder 3 ter Klasse, eine Anstellung geben können, wenn nicht durch gültige Atteste dargethan ist, daß deren abgelegtes Steuer Manns Examen in Preuß. Navigations Schulen feststeht.

Deshalb können wir auch von der Einsendung der Atteste an uns nicht abgehen, und werden, wenn wir solche geordnet finden, gern die Vorschläge unserer Schiffe berücksichtigen.

Da der dritte Steuer Mann Sarnow nur einen Thaler mehr Heuer als ein Matrose erhält, konnte solcher eigentlich noch nicht in die Kathegorie der Steuer Leuthe gesetzt werden . . . .

. . . . werden Sie daraus ersehen, daß kein Matrose eigenmächtig zum Steuermann erhoben werden . . . . kann."

In Ausnahmefällen sah sie von dem Bestehen der preußischen Steuermannsprüfung ab, so gestattete sie 1846, daß ein Steuermann, der schon als Matrose acht Jahre auf Seehandlungsschiffen gefahren, aber nicht in Preußen die Prüfung abgelegt hatte, als Obersteuermann auf „Preußischer Adler" eingestellt wurde, ferner die Anstellung eines dänischen Untertans, der vermutlich aus den damals noch dänischen Elbherzogtümern stammte und der auch bereits auf diesem Schiffe gefahren hatte, auf „Danzig", weil den Anforderungen genügende nicht zu haben waren. Es kam auch vor, daß sie Steuerleute, die ihr von anderer Seite empfohlen waren, nach Prüfung ihrer Papiere unmittelbar bestimmten Schiffen zuteilte, so 1845 dem „Preußischen Adler" als Obersteuermann nach bestandener Schifferprüfung Johann Wilhelm von Pirch, dem wir weiter hinten als Leutnant zur See der preußischen Marine bei Übernahme des „Merkur" begegnen werden.

Aus der vorstehenden und der an „Kronprinz von Preußen" gerichteten Verfügung geht hervor, daß die Seehandlung sich ihrer Pflicht, den preußischen seemännischen Nachwuchs auszubilden, bewußt war und ihr nach Möglichkeit nachkam, so auch dadurch, daß sie über die gesetzlichen zwei Drittel hinausging und ihre Schiffe voll mit geborenen Preußen bemannte. Ausführungen wie: „Bei der Besatzung des Schiffes wird

Digitized by Google

besonders darauf zu sehen sein, daß solche nicht nur aus guten tüchtigen Leuten, sondern auch so weit als irgend möglich aus geborenen Preußen zusammengesetzt wird," finden sich mehrfach in den Akten. Das brachte ihr auch außer dem pekuniären Gewinn durch die niedrigeren Heuern noch Vorteile, die der Heuerbas Rubarth in Barth 1829 in einem Schreiben an das Kontor darlegt: „Es erleichtert das Arbeiten und Befehlen der Offiziere um vieles, wenn die Bemannung eines Schiffes aus eigenen Landsleuten besteht, und selbst erleichtert es den Leuten ihrerseits, wenn sie alle einem Lande angehören, denn sie haben mehr Vertrauen zu einander, als wenn sie aus mehreren Nationen bestehen, und es ist mehr Einigkeit und Zufriedenheit unter ihnen. Für Schiff und Ladung ist es weit sicherer, wenn lauter Landsleute auf einem Schiffe sind, und der Führer kann bei Vorkommenheiten, selbst bei solchen, die dem (!) Leben bedrohen, auf eine weit treuere Unterstützung rechnen, als wenn die Bemannung aus gemischtem Volke besteht, denn lauter Landsleute auf einem solchen kleinen Raume beisammen, stets alle Gefahren theilend, halten so sehr zusammen und lieben sich so sehr, als wären sie Brüder."

Ich habe diese Ausführungen des in der Praxis groß gewordenen Mannes hier unverkürzt wiedergegeben, weil sie anerkannte Wahrheiten enthalten, die durch die veränderten Verhältnisse der heutigen Seeschiffahrt nur bestätigt werden.

Daß Ausländer leichter zum Verlaufen des Schiffes neigen als die durch die gewährten Begünstigungen gebundenen Inländer, hebt Rubarth auch noch mit Recht hervor.

Solange die Seehandlungsschiffe von Stettin oder Swinemünde aus fuhren, machte die Besetzung mit nur preußischem Schiffsvolk keine Schwierigkeiten. So brachte beispielsweise Kapitän Schooff 1825 für den „Mentor" die ganze Bemannung aus seinem pommerschen Heimatsort mit, auch später noch heuerte man ganze Besatzungen in Pommern an und sandte sie nach Hamburg auf die Schiffe. 1829 nahm Kapitän Reintrock vom „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" eine Fracht nach Swinemünde an, „um endlich einmal ordentliche preußische Besatzung zu bekommen." Für die Schulbildung derselben ist bezeichnend, daß in den noch erhaltenen Musterrollen der Seehandlungsschiffe nur einmal anstatt der Namensunterschrift eines Matrosen drei Kreuze vorkommen. So ist es denn nicht zu verwundern, daß wir manche frühere Jungmänner und Matrosen als Steuerleute auf ihnen wiederfinden. Überhaupt sind nicht nur einzelne Leute jahrelang, 5 bis 8 Jahre, sondern ganze Schiffsbesatzungen auf mehreren Reisen hintereinander auf demselben Schiffe gefahren, so z. B. auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" und

Digitized by Google

auf den Erdumsegelungen der „Prinzeß Louise". Das stellt den Kapitänen und dem Dienstbetrieb der Seehandlungsschiffe das beste Zeugnis aus.

Hierbei spielte als Beweggrund zweifelsohne auch die, gewöhnliche Kauffahrer gleicher Größe, auch der für überseeische Reisen bestimmten Hamburger und Bremer, von den in der europäischen Fahrt beschäftigten preußischen ganz zu geschweigen, erheblich übertreffende Besatzungsstärke der Seehandlungsschiffe mit. Soweit sie noch erhalten, sind sie in der Tabelle zusammengestellt nach den einzelnen Dienstgraden:

Schiff	Registertonnen	Es kommt ein Mann auf Registertonnen	Jahr	Obersteuermann	2. Steuermann	3. Steuermann	Bootsmann	Koch	Zimmermann	Segelmacher	Matrose	Jungmann	Kajütswächter	Schiffsjunge	Zusammen
„Mentor"	337	16,6	1825/28	1	1		1	1	1	1	8	3	1	1	19
„Prinzeß Louise"	393	14,6	1832												27
Für Reisen nach Nordamerika und Westindien		20,6	seit 31. März												19
Für Reisen jenseits der Linie		17,0	1835												23
„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen"	304	18,0	1829	1	1			1	1	1	8	4			17
„Elisabeth Louise"	180	18,0													10
„Danzig"	690	27,6													25
„Preußischer Adler"	480	20,9	1845	1	1	1	1	1	2	1	9	3	1	2	23
„Mercur"	495	22,5													22

Zum Vergleich ist der „Mentor" anzuführen, der auf der Reise um die Erde in Charter der Seehandlung, also von seinem Reeder bemannt, 1822/25 nur 16 Mann Besatzung hatte, d. h. auf 22,5 Registertonnen einen Mann, während er als Seehandlungsschiff schon auf 16,6 einen fuhr. Im Jahre 1835 wurde die Besatzung der „Prinzeß Louise" wie in der Tabelle angegeben vermindert, für Reisen jenseits der Linie blieb aber das Verhältnis das gleiche wie auf „Mentor" 1825/28. Bei „Preußischer Adler" 1845 wurde das Verhältnis infolge seines größeren Tonnengehaltes günstiger, 1 Mann auf 20,9 Registertonnen, auf „Merkur" noch etwas besser. Am günstigsten ist das Verhältnis auf „Danzig" mit 27,6 Registertonnen auf einen Mann. „Georg Forster" von 520 Registertonnen, an dem die Seehandlung Schiffsparten hatte und der meist im Holzhandel nach England und Frankreich beschäftigt war, hatte 17 Mann Besatzung, also auf 30 Registertonnen einen Mann.

Auf amerikanischen Schiffen kam ein Mann auf 31 Registertonnen, auf englischen ein Mann auf $27^1/_2$, auf sonstigen preußischen, welche die Weltmeere befuhren, ein Mann auf 21 Registertonnen.

Digitized by Google

Es scheint auch aus dieser Zusammenstellung die durch die neuzeitigen großen Segler gewonnene Erfahrung bestätigt zu werden, daß mit zunehmender Größe der Schiffe die Betriebskosten verhältnismäßig abnehmen. Gegenüber diesen Vier- und Fünfmastern ist das Verhältnis zwischen Bemannung und Tonnengehalt der Seehandlungsschiffe allerdings ganz außerordentlich ungünstig. Das 1910 bei Dover gestrandete Laiszsche Fünfmastvollschiff „Preußen" von 5080 Registertonnen hatte 48 Mann Besatzung, einen Mann auf 106 Registertonnen.

Das hängt aber mit der Entwicklung der seemännischen Technik zusammen; die Teilung der vollen Marssegel in Ober- und Untermarssegel, welche die Bedienung sehr erleichtert, die Einführung von arbeitssparenden Einrichtungen in der Takellage, die Verwendung von Hilfsmaschinen zum Lichten der Anker, Heißen der Segel u. dergl., die Ausführung des Löschens und Ladens durch angenommene Arbeiter, die Verwendung von Schleppdampfern an Stelle des frühern mühseligen Verholens mit an Ankern ausgefahrenen Leinen und anderes mehr ermöglicht es, die zur Handhabung des Schiffes erforderliche Besatzung in so mäßiger Höhe zu halten, ohne dessen Sicherheit zu gefährden.

Die dem Schiffsvolk gewährte Heuer entsprach der in den preußischen Ostseehäfen üblichen, so lange die Seehandlungsschiffe dort ausrüsteten oder von dort mit Mannschaften versorgt wurden. Seitdem die Schiffe ständig in Hamburg ausrüsteten, war es natürlich, daß das Schiffsvolk die dortigen Heuersätze verlangte. So sah sich die Seehandlung gezwungen, mit Verfügung vom 31. März 1835 für „Prinzeß Louise" die Hamburger Heuer für ähnliche Reisen zuzugestehen und dies am 18. September auch auf die nach preußischen Sätzen geheuerte Mannschaft des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" auszudehnen, die schon mehrere Reisen an Bord gemacht hatte, sich aber weigerte, anders als für Hamburger Heuer weiterzufahren.

Die Heuersätze in Talern preußischen Kurants sind, soweit Angaben erhalten, in der folgenden Tabelle zusammengestellt, in die zum Vergleich auch an erster Stelle die auf „Mentor" unter Charter von dessen Reeder gezahlten höheren Bremer Sätze aufgenommen sind.

Um gute Leute möglichst lange auf ihren Schiffen zu halten, bewilligte die Seehandlung ihnen, falls sie für die nächste Reise wieder anheuerten, Gratifikationen, wie in der Tabelle angeführt. Nach Einführung der Hamburger Heuersätze wurde solchen Leuten für die Zeit zwischen Beendigung des Löschens nach Schluß der Reise und Beginn des Ladens vor Antritt der neuen die halbe Heuer gegen Verpflichtung zu Schiffsarbeiten gewährt.

Digitized by Google

Schiff	Jahr	Ort	Obersteuermann	Steuermann	Bootsmann	Koch	Zimmermann	Segelmacher	Matrose	Jungmann	Kajütsjunge	Schiffsjunge	Bemerkungen
„Mentor"	1822/5	Bremen	20	16	14	14	17		9	7			In Charter[16]) Taler Gold.
„	1825	Swinemünde	18	14	13	14	14	9	8	6½	5	4	
„Kronprinz v. Preußen"	1826	Stettin	16	12		10⅔			8	5	4		
„	1828	Hamburg	16	12	12	12			8	6	5		
„	1829	Swinemünde	16	14		10	14	8	8	6½—6			
Heuersätze	1835	Hamburg	16	12	12	12	12		8	6	5		
Zum Vergleich sind die vom Reichskanzler für 1913 gemäß der Reichsversicherungsordnung festgestellten durchschnittlichen monatl. Heuersätze in Mark eingesetzt	1913	Deutsches Reich			90	100	95	70	70	35—22	35	15	
Gratifikationen.													
„Mentor"	1827		50	30			17		7⅞		10		
„	1829		50	20					8				
„	1830		25	20			7		6		10		
			15				10		9				
„	1831		20						8	6½			
„	1832		30	15		15		12	9	7			
„	1833		30	25		20	20	20	15	12			für 2 Reisen

Gelegentlich der Ausrüstung des „Merkur" in Danzig im Sommer 1847 mußte den Matrosen 12 Taler Monatsheuer und freie Rückbeförderung nach Danzig gewährt werden, da wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit Leute zu niedrigeren Sätzen nicht zu haben waren. Sonst mußten die Leute laut Musterrolle, wenn die Reise in einem deutschen Hafen endete, für ihre Rückbeförderung in die Heimat selbst sorgen.

Die freie Schiffsverpflegung des Schiffsvolks erfolgte auf Grund der in der Musterrolle enthaltenen Speiserolle unter Verantwortung des Kapitäns, der ganz besonders darauf zu halten hatte, daß nur gute und tadelfreie Lebensmittel an Bord genommen würden, damit seitens des Schiffsvolks keine Klagen darüber geführt werden könnten. Bei dem Einkauf sollte der Kapitän aber auch die größte Wirt-

[16]) Diese Heuern mußten in Valparaiso um je 2 Tlr. Gold erhöht werden, da die Mannschaft erst hier erfuhr, daß die Reise nach China weitergehen sollte, und sich weigerte zu der für die Reise Bremen—Westküste Südamerikas und zurück bedungenen Heuer weiter zu fahren.

Digitized by Google

schaftlichkeit walten lassen, und für zweckentsprechende Unterbringung an Bord sorgen. Auf die Wichtigkeit der Beköstigung für Gesundheit und Wohlbefinden der Mannschaft an Bord, wies die Generaldirektion mehrfach hin.

In der Musterrolle des „Kronprinz von Preußen" vom 21. April 1828 in Hamburg findet sich folgende Eintragung:

„Bey der Bestimmung der Schiffs-Kost ist folgende Abänderung getroffen, auch von der Mannschaft genehmigt worden: daß dieselben nunmehr aus 1 Pfd. Rinderfleisch oder $^3/_4$ Pfd. Schweinsfleisch per Tag, $^1/_2$ Pfd. Butter per Woche für jeden Mann besteht, und abwechselnd Gemüse die Woche über, sowie Brod in reicher Quantität, ein Spitz Glas Branntwein zum Frühstück und Bier zur Vesper solange solches zureicht, jedoch in Westindischen und anderen Häfen, wo kein Bier zu haben ist, nach Maßgabe Thee oder Branntwein."

Diese Abänderung war durch die Anmusterung der Besatzung in Hamburg nötig geworden und auf Antrag des Kapitäns genehmigt, weil die Speiserolle der Hamburger Schiffe von der der Preußischen abwich, um von vornherein Zwistigkeiten mit der Mannschaft wegen der Beköstigung vorzubeugen, „weil mit nicht harmonierender Mannschaft schlecht zu hausen ist."

Die Beköstigung scheint den damaligen Ansprüchen an Seekost entsprochen zu haben, wenigstens sind Klagen nicht aktenkundig geworden, eher scheint sie besser gewesen zu sein, als üblich, wenigstens schrieb die Generaldirektion am 31. März 1835 an Kapitän Wendt von „Prinzeß Louise", daß da die Reederei bei den derzeitigen ungünstigen Verhältnissen nur unter Wahrnehmung möglichst großer Ersparnisse bestehen könne, die Verpflegung, die besonders auf seinem Schiffe gegenüber den andern sehr teuer zu stehen gekommen sei, für $2^1/_4$ Taler für Mann und Woche einschließlich der Kapitäns- und der Kajütsbeköstigung beschafft werden müsse.

Außer in der Sorge für gute Verpflegung äußerte sich die Bemühung der Seehandlung, einen guten Gesundheitszustand auf ihren Schiffen zu erhalten, auch in den im Reglement aufgenommenen Vorschriften über die Reinigung und Lüftung der Wohnräume, also in hygienischen Maßnahmen. Dies bezeugt insbesondere eine im Cholerajahre 1832 am 13. November an das Stettiner Kontor erlassene Verfügung, die diesem aufträgt, „dafür zu sorgen, daß nicht nur überall die größte Reinlichkeit beobachtet, sondern auch eine öftere Auslüftung der Schiffsräume vorgenommen, ingleichen durch wiederholte und insofern es nötig erscheint, tägliche Räucherungen mit Essig und einen beliebigen Zusatz von aromatischen Stoffen wie Gewürznelken, Lorbeeren, Kalmus, Zimmet,

Digitized by Google

Koriander pp. die Luft in der Kajüte und in den Schlafstellen der Mannschaft verbessert werde." Die Laderäume sollen zum öfteren geöffnet und die Luft durch Einführen von Dampf in Bewegung gesetzt werden oder es soll mit Rauchkugeln, die für die Schiffe anzufertigen seien, geräuchert werden, wobei aber gebührend Rücksicht auf die Feuersgefahr zu nehmen sei. Die Verhütungsmaßregeln gegen die Krankheit dürfen „in keiner Art dahin ausarten, daß sie den Verdacht einer bereits erfolgten Ansteckung der Krankheit erregen, was für Schiff und Ladung an den Bestimmungsorten höchst nachteilig werden kann." Daraufhin wurde von Kapitän Wendt für die bevorstehende Reise eine von Dr. Borries-Hamburg erfundene Schiffsdampfdouche erprobt. Sie entsprach nicht den Anforderungen, und da die Zeit zur Anfertigung eines neuen Apparates zu kurz war, so wurde ein kleiner kupferner Desinfektionsapparat des Vorgenannten mit den nötigen Räucherkugeln, Räucherbesen, Holzkohle usw. beschafft, über dessen Verwendung und Bewährung auf der Reise der eingeschiffte Dr. v. Beßer Beobachtungen machen und berichten sollte.

8. Die Führer der Seehandlungsschiffe.

Die Generaldirektion der Seehandlung behielt sich die Auswahl und Anstellung der mit der Führung ihrer Schiffe zu betrauenden Männer selbst vor. Außer den erforderlichen Charakter- und Geisteseigenschaften, der seemännischen Erfahrung und des Vertrautseins mit den Meeren, in welche die Schiffe entsandt werden sollten, war unerläßliche Bedingung der durch Bestehen der Schifferprüfung in Preußen erbrachte Befähigungsnachweis und die preußische Staatsangehörigkeit. Nur einmal, im Jahre 1845, machte die Seehandlung eine Ausnahme, indem sie den „Preußischen Adler" unter Führung eines Obersteuermanns, der die „Prinzeß Louise" nach dem Tode des Kapitäns von China nach Haus geführt hatte, auf eine Reise dorthin entsandte, die sich so schnell an seine Rückkehr anschloß, daß zur Ablegung der Schifferprüfung keine Zeit blieb. Der Finanzminister forderte auf die Beschwerde einiger Stettiner Kapitäne Bericht über diesen Verstoß gegen das Gesetz, gab sich aber mit der Auskunft der Seehandlung zufrieden, daß es sich um einen durch die Verhältnisse gebotenen Ausnahmefall handle, daß der vorläufige Schiffsführer bereits drei Reisen als Steuermann nach China gemacht und selbständig ein Schiff von dort zurückgeführt habe, daß ihm außerdem die Verpflichtung auferlegt sei, nach Heimkehr die Schifferprüfung nachzuholen. Ebenso gehört die Anstellung von Nicht-Preußen als Kapitän zu den Ausnahmen, die nur dann gemacht wurden, wenn sich ein geeigneter Preuße nicht finden ließ, wie 1830 die eines Bremer Steuermanns, der als solcher schon

Digitized by Google

zwei Reisen auf Seehandlungsschiffen gemacht hatte, aber vorher in Preußen die Schifferprüfung bestehen mußte. Sein noch erhaltenes Schifferpatent ist in Anlage 20 gegeben.

Die Anstellung erfolgte durch einen von der Generaldirektion und dem Schiffsführer vollzogenen Vertrag, der auszüglich hier wiedergegeben ist.

Die Königliche Seehandlung stellt den Kapitän an und überträgt ihm die Führung eines der Königlichen Seehandlungsschiffe gegen Zusicherung eines jährlichen Gehaltes von 1000 Talern, gleichviel ob er auf See oder am Lande sich befindet, 4 v. H. Kaplaken von der Bruttofracht, ein Drittel der Fahrgastfracht nach Abzug der durch die Sonderverpflegung an Wein und Eßvorräten entstandenen Kosten, Gewährung eines frachtfreien Schiffsraumes von 2 Lasten (3 Rgt.) zur eigenen Benutzung, ausgehend und rückkehrend, oder falls dieser Raum für Rechnung des Schiffes benutzt ist, dafür eine Vergütung nach dem Durchschnitt des ganzen Frachtbetrages abzüglich des Kaplakens; eines harten spanischen Talers täglich als sogenannte Landverzehrung, solange sich das Schiff in Häfen Amerikas, Ostindiens oder in sonstigen transatlantischen Plätzen befindet.

Falls die Seehandlung Beamte, Agenten oder sonst jemand in ihren oder in den Diensten des Staates mitgibt, sollen diese ohne Zahlung einer Entschädigung an den Kapitän den nötigen freien Raum in der Kajüte und etwa bewilligten Schiffsraum erhalten und dürfen durch etwaige Fahrgäste hierin nicht beeinträchtigt werden. Die Kajüte darf mit „ihrer eleganten Einrichtung" nicht mit Waren beladen werden, sie ist wie gebräuchlich dem Kapitän auch in diesem Falle zur Verfügung zu belassen, jedoch werden zur Mitnahme von Agenten und Fahrgästen besondere Kammern (staterooms) angefertigt und der übrigbleibende freie Raum muß dann zur gemeinschaftlichen Benutzung verbleiben.

Wennschon dem Kapitän ein bestimmtes Schiff übergeben wird, so soll es der Königlichen Seehandlung dennoch freistehen, ihm später ein anderes, mindestens 350—360 Registertonnen großes Schiff auf außereuropäischer Fahrt anzuvertrauen.

„Der Kapitän will sich allen Aufträgen der Königlichen Seehandlung in Schiffsangelegenheiten auf dem festen Lande, sowie auch der Beaufsichtigung von Neubauten u. s. w. annehmen." Er erhält dafür:

Wenn Reisen dazu nötig werden, die erweislichen Reisekosten und innerhalb Europas einen Taler, außerhalb einen harten spanischen Taler Tagegeld. Sollte solcher Auftrag längere Zeit erfordern, so erhält er eine vom Chef der Seehandlung festzusetzende Vergütung für den entgangenen Seeverdienst.

Digitized by Google

Bei Baubeaufsichtigung erhält der Kapitän 2 v. H. Kommission von dem zum Bau für Holz, Zimmer-, Schmiede-, Segelmacherarbeit aufzuwendenden Kapital, das auf höchstens 20 000 Taler festgesetzt wird, an Stelle der Tagegelder, bei Verzimmerungen, d. h. Grundausbesserungen, stehen ihm nur diese zu. In dieser Beziehung soll seine Tätigkeit aber nur in Anspruch genommen werden, wenn er nicht zureichend mit der Leitung seines Schiffes oder gar nicht beschäftigt ist. In diesen Fällen steht es der Seehandlung zu, den Kapitän anderweit seinen Verhältnissen entsprechend zu beschäftigen, z. B. an Stelle erkrankter anderer Kapitäne für Baubeaufsichtigung oder Verzimmern von Schiffen, deren Führung jene erhalten sollen.

Sollten dem Kapitän von der Seehandlung kaufmännische Aufträge gegeben werden, was in Anbetracht seiner Kenntnisse in diesem Fach zu vermeiden im Interesse der Seehandlung liegt, so hat er sie mit besten Kräften auszuführen. Vom Ausfall der Geschäfte und dem Gutbefinden des Chefs der Seehandlung wird eine etwaige Entschädigung des Kapitäns abhängig gemacht.

Die Wahl der Lebensmittel und deren Beschaffenheit zum Gebrauch auf dem Schiff soll dem Kapitän nur nach Vorlage eines von dem Kontor in Stettin zu genehmigenden Kostenanschlages überlassen werden.

Dem Kapitän steht die Auswahl der gesamten Mannschaft zu, die gesetzlich immer zu mindestens zwei Dritteln aus preußischen Untertanen bestehen muß. Die Annahme der beiden ersten Schiffsoffiziere bedarf der Bestätigung durch das Kontor, dem auch die Entscheidung über deren allfallsige Entlassung vorbehalten bleibt.

Der vor Antritt der Reise vom Kontor zu erteilenden Instruktion verspricht der Kapitän pünktlich nachzukommen.

Er wird sich bemühen, vor Verlassen eines Hafens die Rechnungen abzuschließen und an das Kontor einzusenden.

Der Vertrag wurde auf mehrere Jahre, im vorliegenden Falle auf fünf, abgeschlossen mit der Bedingung, daß der Kapitän auch nach Ablauf noch die Führung des Schiffes bis zur Heimkehr und Entlöschung behält, wenn dieser Zeitpunkt während einer Reise oder außerhalb Europas eintritt.

Die besonderen Pflichten des Kapitäns, unter denen gutes moralisches Betragen in jeder Hinsicht, „sowie stete Nüchternheit, durch welche Gut und Menschenleben allein gesichert werden können", obenan steht, wurden dem Vertrage als Anlage angehängt. Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen wurde eine „Allgemeine Instruktion für die Führer der Königlich Preußischen Seehandlungsschiffe" von der Generaldirektion der Seehandlungs-Sozietät am 20. Juli 1834 und erneut am 21. Juli 1845 erlassen.

Digitized by Google

Der wesentliche Inhalt der letzteren, der alle inzwischen erlassenen Verfügungen enthält, sei hier angeführt: § 1 lautet: „Die erste und heiligste Pflicht eines jeden unserer Kapitäne ist die sichere und zweckmäßige Führung des seiner Leitung anvertrauten Schiffes. Hierauf muß ohne Scheu vor Anstrengung oder persönlicher Gefahr unausgesetzt seine ganze Aufmerksamkeit und Thätigkeit gerichtet sein. Mit Aufbietung aller seiner Kräfte, und nach seiner besten Einsicht, sowie mit sorgfältiger Beachtung der ihm von uns ertheilten Vorschriften muß er sich bemühen, stets und überall das Interesse seiner Rhederei wahrzunehmen. In Fällen der Noth und Gefahr, wofür Gott unsere Schiffe bewahren wolle, wird von der Umsicht und Besonnenheit des Kapitäns erwartet, daß er jeden drohenden Verlust möglichst abzuwenden suchen werde.

In solcher Lage hat er den Rath und die Meinung seiner Schiffsoffiziere, besonders der Steuerleute, mit anzuhören, sowie auch dergleichen Begebenheiten in das Schiffsjournal getreulich und ausführlich einzutragen."

Des fernern wird dem Kapitän zur Pflicht gemacht, mit Strenge darauf zu achten, daß keine verbotenen Waren an Bord sind, von Mannschaft und Fahrgästen kein Schmuggel getrieben wird, und daß alle Einschiffungen in das Ladungsmanifest aufgenommen werden. Der Mannschaft ist diese Bestimmung vor Abgang aus jedem Hafen bekanntzugeben, die Seehandlung hält sich versichert, daß der Kapitän selbst nicht dagegen verstößt. Er darf Fahrgäste mitnehmen, doch muß er sich über die Richtigkeit ihrer Pässe vergewissern.

§ 5 sagt: „Sowohl der Kapitän als der erste Steuermann haben jeder für sich und ohne Zuziehung des anderen ein richtiges und genaues Schiffs-Journal zu führen und alle das Schiff und die Fahrt betreffenden Begebenheiten oder sonstigen Ereignisse Tag für Tag gewissenhaft darin niederzuschreiben und es nach der Rückkehr in die Heimat einzusenden."

§ 6 behandelt sein Verhältnis zur Mannschaft, der vor der Musterung die Musterrolle und das Reglement (siehe S. 138) vorzulesen ist, deren Vollziehung vor der zuständigen Ortsbehörde erfolgen muß. „Dem Reglement zufolge hat der Kapitän mit möglichster Vermeidung harter Maaßregeln, welche bei einem sonst gleichmäßigen ernsten und gerechten, milden und doch kräftigen Verfahren auch selten nöthig sein werden, auf strenge Disciplin zu halten und der Mannschaft, soweit sie aus Preußischen Unterthanen besteht, bekannt zu machen, daß die Dienste auf den Seehandlungsschiffen als Königl. Preuß. Militärdienst angerechnet werden soll, wenn die Leute durch ein anständiges Betragen, sowie durch Gehorsam und pünktliche Erfüllung ihrer Dienst-Pflicht sich dieser Vergünstigung theilhaftig machen. Auch darf solchergestalt keiner der Schiffs-

Digitized by Google

mannschaft in irgend einem Hafen, wo es auch sei, das Schiff verlassen, noch weniger sich anderweitig verheuern, in welchem Falle solche Leute als Deserteure betrachtet werden müssen, wodurch für sie außer der verdienten Strafe auch die Confiscation ihres jetzigen und zukünftigen Vermögens eintritt."

Vor Antritt jeder Reise hat der Kapitän die Nationale, nach Rückkehr eine gewissenhafte Konduitenliste der Mannschaft einzureichen.

§ 8 legt dem Kapitän die Pflicht der Wirtschaftlichkeit auf, „ganz besonders hat er darauf zu halten, daß nur gutes und tadelloses Schiffs-Proviant angenommen werde, damit Seitens der Schiffsmannschaft keine Klagen darüber geführt werden können." Ihm wird die Annahme von Vorteilen seitens der Lieferanten verboten, Rechnungen über Lieferungen werden von der Seehandlung nur anerkannt, wenn sie vom Kapitän und Agenten der Seehandlung als r i c h t i g u n d g u t g e l i e f e r t bescheinigt sind.

§ 9 stellt Entlassung in Aussicht, wenn sich aus den vor Abgang und nach Rückkehr des Schiffes vorzulegenden Rechnungen im Vergleich zu andern ergibt, daß der Kapitän „nicht mit möglichster Sparsamkeit zu Werke gegangen ist." Die angeschafften Inventarien sind in das Inventarienbuch einzutragen, damit dies stets auf dem Laufenden ist.

§ 10 bestimmt: „Keinem unserer Kapitäne kann es gestattet werden, wenn er verheiratet ist, seine Frau auf Seereisen mitzunehmen."

Höflichkeit gegen die Agenten der Seehandlung und Befolgung ihrer Aufträge wird dem Kapitän eingeschärft, Handel treiben auf eigene Rechnung, Besorgungen und Mitbringen von Sachen für Beamte der Seehandhandlung ihm und der Mannschaft verboten.

§ 13 lautet: „Wenn unsere Kapitäne auf den verschiedenen Reisen in den fremden Welttheilen Gelegenheit haben, kleine hier zu Lande unbekannte oder seltene, in einer oder anderer Art sich auszeichnende lebende Tiere oder sonstige Seltenheiten, Gewächse und Sämereien billig anzukaufen, so wollen wir sie hiermit dazu autorisieren und haben sie unsere Correspondenten noch besonders darauf aufmerksam zu machen, daß wir es gerne sehen würden, wenn sie ihnen dazu behilflich werden. Auf der Reise müssen dergleichen Thiere besonders gepflegt, nach der beim Ankauf einzuholenden Anweisung, und sowie die sonst angekauften Gegenstände wohl erhalten werden." Falls sich voraussehen läßt, daß im nordischen Klima die Tiere oder Pflanzen eingehen werden, so sind sie nicht zu kaufen. Die Kosten sind besonders zu liquidieren.

In § 16 behält sich die Seehandlung vor, „wenn die Reisen ohne Havarei zurückgelegt werden und wir Ursache haben, mit dem Betragen unserer Kapitäne und den Schiffsleuten zufrieden zu sein" ihnen außerordentliche Remuneration zu teil werden zu lassen.

Digitized by Google

§ 17 bestimmt: „Haben unsere Kapitäns, wo sie sich auch mit den ihrer Führung anvertrauten Schiffen befinden mögen, den Geburtstag Sr. Majestät des Königs am 15. October und den Ihrer Majestät der Königin am 19. November auf eine diesen festlichen Tagen angemessene Weise zu feiern. In Rücksicht von Ehrenbezeugungen in fremden Häfen ist nach See-Gebrauch zu verfahren."

So oft sich im Ausland Gelegenheit bietet, hat nach § 18 der Kapitän der Seehandlung Meldung über Schiff und Ladung zu senden.

Zum Schluß schärft § 19 den Kapitänen ein, „sich eines nüchternen, in jeder Beziehung untadelhaften Lebenswandels zu befleißigen, und sich auf den Reisen wie in den Häfen so zu betragen, daß sie für ihre Untergebenen ein würdiges Vorbild abgeben, und der Preußischen Schiffahrt, dem Königlichen Seehandlungs-Institute sowie sich selbst überall Ehre machen."

Das dem Kapitän Wendt bewilligte Einkommen war das höchste einem Seehandlungskapitän je zugestandene, ebenso wie die Vertragsdauer auf fünf Jahre nie wieder festgesetzt ist. Die Verträge mit den übrigen Schiffsführern stellten beiden Teilen die Aufhebung nach Rückkehr in den Heimathafen oder auf Elbe und Weser frei, sie sahen auch vor, daß dem Kapitän bei Zuwiderhandlung gegen die guten Sitten und Verstoß gegen das Gebot der steten Nüchternheit „zu welcher Zeit es wolle, ohne Weiteres und ohne Vergütung das Kommando des Schiffes abgenommen wird". Der Vertrag mit dem ersten Führer des „Mentor" sah auch eine dem Kapitän nach gut ausgeführter Reise und richtig abgelieferter Ladung zu gewährende Gratifikation vor, diese Bestimmung sollte aber nach Verfügung der Generaldirektion vom 22. Juni 1826 angesichts des bedeutenden Einkommens der Kapitäne in zukünftige Verträge nicht aufgenommen werden, nur in Ausnahmefällen sei solche und auch für die Steuerleute zulässig.

Eine Übersicht über das Einkommen der Kapitäne gibt die folgende Tabelle:

Schiff	Jahr	Monats-Gehalt Tlr.	Kaplaken	Kajüts-fracht	Passagier-fracht
„Mentor"	1829	25	5 % der Fracht	1/3	1/3
„Friedrich Wilhelm III König v. Preußen"	1829	25	5 % „ „	1/3	
„	1836	25	3 % „ „	1/3	
„Preußischer Adler" . . .	1845	25	5 % „ „	1/3	1/3

Digitized by Google

Der Führer des „Mentor" erhielt vertragsmäßig überdem an Gratifikation in Talern 1826: 200, 1827: 125, 1829: 150, 1830: 50 und 75, 1832: 75, 1833: 50 und 50, 1831 keine, dagegen sollte er in Anerkennung der glücklichen Rückführung des lecken Schiffes bis auf weiteres sein volles Monatsgehalt beziehen. Andrerseits lehnte 1828 die Generaldirektion das Gesuch eines Kapitäns, der die Rückreise wegen Mangel an Fracht in Ballast hatte machen müssen, um Entschädigung wegen entgangenen Kaplakens mit der richtigen Begründung ab:

„Durch solche Bewilligungen würde den Capitäns nicht nur der Reiz vermindert werden, sich selbst zur Erhöhung ihres eigenen Verdienstes möglichst zu bemühen Frachten zu erlangen, sondern es würde auch zu Exemplifikationen Veranlassung geben, die bei einer jeden ungünstigen Reise lästig werden möchten."

Am 31. März 1835 setzte die Seehandlung allgemein die Bezüge der Kapitäne nach Hamburger Brauch gleichmäßig fest auf: Monatsgehalt 25 Taler, Kaplaken 5 %, Kajüts- und Passagierfracht je $^1/_2$, doch sollte die Kajüte nicht ohne Not mit Frachtgut beladen werden und dann nur so, daß die Zierate nicht litten. Die Notwendigkeit der Beladung mußte durch Bescheinigung des Korrespondenzreeders nachgewiesen werden. Die Hälfte der Passagierfracht für Benutzung der Kajüte durfte nur von dem nach Abzug der Beköstigungskosten verbleibenden Reste berechnet werden.

Für Landverzehrung sollte dem Kapitän vergütet werden:

1. Außerhalb Europas die ersten vier Wochen täglich ein Taler, die zweite und weiter 25 Silbergroschen.
2. In Europa mit Ausschluß von Hamburg, Altona, Bremen und preußischen Häfen die ersten vier Wochen täglich 20 Silbergroschen, die zweiten 15 Silbergroschen, die dritten usw. 10 Silbergroschen.
3. In den zu 2. besonders bezeichneten Häfen durchweg täglich 10 Silbergroschen.

Die Ausgaben für Bootsmiete für seine Person hatte der Kapitän zu bestreiten. Das Handeltreiben für eigene Rechnung wurde allen Kapitänen untersagt. In besonderen Fällen konnte es auf begründetes Gesuch gestattet werden, dessen Genehmigung oder Ablehnung ohne Angabe von Gründen sich die Generaldirektion vorbehielt. Sie hatte schon im Jahre 1832 verfügt, daß die Schiffsführer von keinem Beamten der Seehandlung private Bestellungen oder Aufträge irgend welcher Art zum Mitbringen von Sachen oder dergleichen annehmen dürften, und daß sie, wenn solche ohne Genehmigung der Generaldirektion ihnen gemacht würden, deren Ausführung unterlassen und den Auftraggeber ihr melden sollten.

Digitized by Google

Die Seehandlung war im allgemeinen glücklich in der Auswahl ihrer Schiffsführer, die sie zum Teil aus ihren Steuerleuten entnahm, deren Dienstfreudigkeit durch das in Aussicht gestellte Aufrücken gehoben wurde.

Sie suchte sich die tüchtigen auch dauernd zu erhalten und gestattete wiederholt, daß erkrankte Kapitäne für ein oder zwei Reisen einen Stellvertreter stellten. Andrerseits lehnte sie aber gesetzlich nicht begründete Ansprüche an Kurkosten und Pensionen ab. 1835 verweigerte sie einem in Hamburg erkrankten Kapitän, dessen Schiff inzwischen ein Stellvertreter fuhr, die Zahlung der Kurkosten, da die Hamburger Bestimmungen, auf die er sich berief, für Preußen keine Gültigkeit hätten. Sie habe mit Rücksicht auf seine langjährigen zufriedenstellenden Dienste von ihrem Kündigungsrecht, als er krank von der Reise zurückkam, keinen Gebrauch gemacht. Kurkosten zu übernehmen, könne sie gegenüber den bestehenden Verhältnissen und Gesetzen nicht vertreten. Es war eine inzwischen ausgefüllte Lücke der preußischen Gesetzgebung, unter welcher der in Ausübung seines Dienstes erkrankte Kapitän leiden mußte.

Schlimmer war ein anderer Fall, wo es sich um Versorgung der Witwe und vier unmündiger Kinder eines mit seinem Schiffe gebliebenen Kapitäns handelte. Dieser hatte das Schiff zu den Bedingungen, welche der Vertrag seines Vorgängers enthielt, schon auf zwei Reisen geführt und es verabsäumt, vor Antritt der letzten Reise, von der das Schiff nicht zurückkehrte, einen Vertrag zu schließen. Die Seehandlung mußte daher schweren Herzens die Bitte der Witwe ablehnen.

Soweit Nachrichten über die Führer der Seehandlungsschiffe vorhanden sind, mögen sie hier folgen:

Kapitän D. F. Schooff aus Stralsund wurde im Januar 1825 als Führer des „Mentor" angestellt. Die Generaldirektion schrieb über ihn: „Es ist auch nicht zu leugnen, daß derselbe ein in jeder Hinsicht achtbarer Kapitän ist, der das Schiff und die Leute mit Liebe und Sorgfalt behandelt, und gewiß der Erste im Beispiel von Uneigennutz und Ökonomie für Rechnung der Seehandlung ist." Am 24. Oktober 1829 wurde ihm die Führung des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" übertragen. Anfang 1835 erkrankte er an den Augen und obwohl er die Instandsetzung und Ausrüstung des Schiffes in Hamburg leitete, mußte ihn Kapitän Karl Wilhelm Riekeles auf zwei Reisen mit Genehmigung der Seehandlung vertreten, die ihm schrieb, daß „wir es auch gern sehen werden, Sie noch lange bey guter Gesundheit in unseren Diensten behalten zu können." Allein das Augenleiden besserte sich nicht und Schooff mußte am 27. Mai 1836, nachdem er 11 Jahre lang Seehandlungsschiffe geführt und 42 Jahre zur See gefahren hatte, seine Entlassung

Digitized by Google

und die Verwendung der Seehandlung für Anstellung als Lotsenkommandeur oder dergleichen erbitten. Die Generaldirektion entsprach unter dem Ausdruck des Bedauerns am 9. Juni seinem Antrage und bezeugte „Ihnen wiederholt unsere Zufriedenheit mit Ihrer Dienstführung während der Reihe von 11 Jahren". Sie sicherte ihm auch die Unterstützung eines Anstellungsgesuches bei der zuständigen Behörde zu und bewilligte ihm die ausnahmsweise Verzinsung mit $4^1/_6$ % bis Ende des Jahres für sein bei ihr stehendes Kapital von 3400 Talern. Auf weitere Bitte bescheinigte sie ihm: „daß der Schiffs Capitain Herr D. F. Schooff seit 1825 bis jetzt, mithin 11 Jahre als Führer der Seehandlungs Schiffe Mentor und Friedrich Wilhelm III., König von Preußen in unseren Diensten gestanden, und sich während dieses ganzen Zeitraums zu unserer vollen Zufriedenheit und dergestalt betragen hat, daß wir ihm mit vollem Rechte das Anerkenntniß eines sehr tüchtigen und erfahrenen Schiffsführers ertheilen können, wird dem Herrn Schooff, da derselbe nach gegenseitiger Uebereinkunft unsere Dienste jetzt verläßt, von uns der Wahrheit gemäß, hiermit bescheinigt."

Sein Stellvertreter und späterer Nachfolger, Kapitän Carl Wilhelm Riekeles, blieb mit „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" Ende 1836, wie schon S. 97 erwähnt. Er hinterließ eine Witwe mit vier unmündigen Kindern, zu deren Versorgung die Seehandlung mangels eines Vertrages und gesetzlicher Bestimmung nichts tun konnte.

Vor Schooff hatte Kapitän Johann Christian Reintrok aus Kaseburg, den wir noch als Dichter kennen lernen werden, seit dem 1. Oktober 1828 den „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" geführt. Ihm gibt Rechnungsrat Ebert vom Stettiner Kontor das Zeugnis: „Den Kpt. Reintrok, der auch hier vom Makler Schirmer sehr gelobt wird, habe ich als einen ehrlichen und ziemlich gewandten Mann kennen gelernt, und hinsichtlich seiner Kenntnisse als Seemann gibt ihm ja auch Herr Cochius das beste Lob."

Im August 1829 nahm Reintrok, entgegen den Absichten der Seehandlung, eine Fracht von Antwerpen nach Swinemünde an, um dort das Schiff vollständig zu überholen und endlich eine ordentliche preußische Mannschaft zu besorgen. Die Generaldirektion ersuchte das Kontor, den Kapitän zu entlassen. Dies gab dem Kapitän auf, das gekielholte Schiff in acht Tagen seeklar zu machen und die erbetene Kalfaterung des Zwischendecks in See vorzunehmen, wozu Reintrok sich außerstande erklärte und am 22. Oktober seine Entlassung erbat, die ihm postwendend am 24. gewährt wurde. Die erbetene Remuneration wurde ihm auch aus diesen Gründen abgeschlagen. Er blieb im Jahre 1842 als

Digitized by Google

Führer des preußischen Schiffes „Charlotte" mit Schiff und Bemannung vor der Elbmündung. Prinz-Admiral Adalbert von Preußen hatte das Schiff noch vorher in Rio de Janeiro besucht und erwähnte sein trauriges Ende in seinem Tagebuche.

Georg Carl Siewert aus Stralsund wurde, nachdem er fünf Jahre als Steuermann auf „Mentor" gefahren hatte, am 21. November 1829 zum Führer dieses Schiffes ernannt. Er starb als Führer des „Kronprinz von Preußen" 1843 beim Auslaufen des Schiffes aus der Elbe.

Über Kapitän Wallis, der von 1827 bis 1828 die Brigg „Kronprinz von Preußen" führte, schreibt der Korrespondenzreeder aus Bordeaux, daß bei etwaiger Befrachtung des Schiffes nach Westindien „uns die Moralität und die Fähigkeit des braven Capit. Wallis sehr behülflich gewesen seyn" würde. „Die strenge Ordnungsliebe des Capitains kann hierzu (gute Führung der Mannschaft in Bordeaux) nur ganz vorzüglich beigetragen haben" bekundet das Stettiner Kontor unterm 28. Dezember 1827.

Der schon mehrfach erwähnte Kapitän I. W. Wendt wurde, nachdem er 1822—1829 als Steuermann auf „Mentor" und „Prinzeß Louise" gefahren hatte, 1830 zum Führer dieses Schiffes ernannt, das er auf drei Reisen um die Erde führte. Er war der tüchtigste Kapitän der Seehandlung, ein Mann von allgemeiner Bildung.

„Der wackere Kapitän Wendt kommandierte Seehandlungsschiffe während fünf Reisen um die Erde, und ist als ausgezeichneter Nautiker in und außerhalb Deutschlands rühmlichst bekannt" sagt der Hamburgische Korrespondent in Nr. 93 vom 19. April 1845.

Die Generaldirektion mußte ihm aber den Vorwurf machen, daß die Beköstigung auf seinem Schiff im Verhältnis zu den übrigen sehr teuer zu stehen komme. Trotzdem machte sie ihm 1835 bei Ablauf seines Vertrages das Anerbieten, unter neuen Bedingungen in ihren Diensten zu bleiben. Da Wendt die Beweggründe seiner Ablehnung mündlich vorgetragen hat, so läßt sich darüber nichts sagen. Das Zeugnis, das die Generaldirektion der Seehandlung ihm beim Ausscheiden ausstellte, lautet:

„Daß der Herr I. W. Wendt vom Dezember 1822 bis zum Dezember 1829 als Steuermann an Bord unserer Schiffe „Mentor" und „Prinzeß Louise" angestellt gewesen, von da ab aber als Führer des letzteren Schiffes bis jetzt in unseren Diensten gestanden, und sich während dieses ganzen Zeitraums zu unserer vollen Zufriedenheit und dergestalt betragen hat, daß wir ihn mit vollem Rechte als einen gewandten und ausgezeichneten Schiffsführer bestens empfehlen können, wird dem Herrn

Digitized by Google

Wendt, da derselbe nach gegenseitiger Uebereinkunft unsere Dienste jetzt verläßt, von uns der Wahrheit gemäß hiermit bescheinigt."

(Siegel.)
(Unterschrift.)

Im Jahre 1845 übernahm er, wie wir gesehen (siehe S. 99) die Bauaufsicht beim „Preußischen Adler".

Von seinem Nachfolger, Kapitän Rodbertus, sagt der Hamburgische Korrespondent in Nr. 93 vom 19. April 1845 „lebte er noch, er würde den „Preußischen Adler" zu befehligen gehabt haben, und wer hätte nicht gern einem Manne von so bewährtem Rufe das Kommando eines Schiffes anvertraut, welches die gefährlichsten Meere zu befahren hat." Er war früher als Obersteuermann unter Wendt auf „Prinzeß Louise" gefahren und starb als deren Kapitän auf der Rückreise von Rio de Janeiro am 13. Dezember 1844 und wurde am 15. ins Meer versenkt.

Kapitän Friedrich Wilhelm Pust stand seit dem 19. Juni 1834 als Führer der „Elisabeth Louise", von 1840 ab der „Danzig" im Dienst der Seehandlung, nachdem er bereits vorher $3^1/_2$ Jahr als Obersteuermann auf Seehandlungsschiffen gefahren hatte.

Kapitän Wilhelm Ferdinand Meyer trat am 6. November 1839 in den Dienst der Seehandlung, fuhr bis 1843 „Elisabeth Louise", 1844—46 „Kronprinz von Preußen" und „Prinzeß Louise", überwachte dann den Bau des „Merkur", den er seit 1847 führte. Am 3. April 1850 kündigte er seine Stellung, da ihm in Bremen ein 1300 t Schiff angeboten sei, die Entlassung wurde ihm unter Bedauern, daß die ungünstige Lage sie herbeigeführt habe, gewährt.

Kapitän Joh. Christ. Ferd. Schütt fuhr auf den Seehandlungsschiffen „Friedrich Wilhelm III." drei Jahre als Unter-, „Prinzeß Louise" acht Jahre acht Monate als Obersteuermann und führte nach dem Tod des Kapitän Rodbertus auf See im Dezember 1844 das Schiff heim, und seit 1845 „Preußischer Adler", zunächst als Steuermann und stellvertretender Kapitän, seit 1846 nach bestandener Schifferprüfung als Kapitän. Infolge der bevorstehenden Auflösung der Reederei kündigte Schütt am 20. November 1849 seine Stellung und erbat die Überlassung einiger nautischer Instrumente des bisher von ihm geführten Schiffes. Die Generaldirektion mußte mit dem Ausdruck des Bedauerns angesichts der Verhältnisse ihm die Entlassung gewähren, konnte seine Bitte aber nicht erfüllen, da das Schiff mit vollem Inventar zum Verkauf gestellt sei. Am 1. März 1850 teilte Schütt der Generaldirektion mit, daß er das Schiff übergeben habe und nun nach fast 18 jähriger Dienstzeit ausscheide. Er dankte der Seehandlung für das ihm bewiesene Wohlwollen und bat um Aushändigung eines Zeugnisses. Dies lautete: „Daß der Schiffskapitän Schütt in seiner

Digitized by Google

ganzen Dienstzeit auf den Seehandlungsschiffen durch pünktliche und gewissenhafte Erfüllung seiner Berufspflichten, sowie durch ein stets ordentliches und umsichtiges Benehmen sich unsere volle Zufriedenheit erworben hat" und wünschte ihm Glück zum neuen Kommando.

Kapitän August Eduard Müller stand seit 7. Mai 1845 im Dienst der Seehandlung als Führer des Schiffes „Kronprinz von Preußen", Kapitän Karl Friedrich Wilhelm Jachtmann seit 1844 der „Elisabeth Louise".

Die Generaldirektion der Seehandlung stellte diesen Kapitänen bei ihrer Empfehlung vom 12. Oktober 1849 an den Kriegsminister zur Übernahme in die Marine das Zeugnis aus: „In den entfernten Weltmeeren ist die preußische Flagge von ihnen, soviel uns bekannt geworden, überall mit Ehren gezeigt worden."

Ferner sind noch zu nennen Kapitän Boht, der 1825 den „Christian" führte, und Riecks, der ihn dann übernahm und mit ihm blieb, Kasten, der 1828—1830, Moritz, der 1830—1833 die „Elisabeth Louise" führte, Böhrend, 1829—1830 Führer der „Danzig" und Kapitän Harmssen, von dem schon die Rede war und der nach Rückkehr von der ersten Weltreise der „Prinzeß Louise" aus dem Dienst der Seehandlung schied.

Im Anschluß seien auch noch die Personalien einzelner Steuerleute gegeben: Steuermann Rieck musterte am 14. Mai 1825 auf „Mentor" und blieb bis 1845 im Dienst der Seehandlung, wo er krankheitshalber vor Ausreise des „Preußischen Adlers" abgemustert wurde. Das Kontor hat ihn „als einen tüchtigen, nach seiner Art gebildeten Mann kennen lernen" und ist seiner späteren Anstellung als Kapitän nicht abgeneigt und hat ihm 1826 derartige Aussichten eröffnet, was die Genehmigung der Generaldirektion findet, ebenso die beantragte Gratifikation von 50 Talern. Obersteuermann Wolter vom „Merkur" ist 1828/29 als Jungmann auf „Mentor" gefahren. Steuermann Schulz vom „Mentor" wird bei dessen Verkauf 1831 zum Obersteuermann auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" befördert. Ein anderer Steuermann Schulz, der schon als Jungmann und Matrose auf Seehandlungsschiffen gefahren hatte, wurde 1836 erster Steuermann auf vorgenanntem Schiffe.

Die noch vorhandenen Berichte und Briefe der Führer der Seehandlungsschiffe lassen erkennen, daß sie ihrer Aufgabe, klare Darstellungen der Reise und der Frachtverhältnisse zu geben, gewachsen waren; wenn es auch bei manchen mit der Rechtschreibung und der Grammatik hapert, so genügt der Inhalt allen Anforderungen. Während auf den ersten Reisen ein Superkargo die kaufmännischen und Frachtgeschäfte besorgte, fiel die Sorge für Rückfracht später den Kapitänen zu, die, wenn sie auch

Digitized by Google

durch die Korrespondenten der Seehandlung unterstützt wurden, doch allein für den Erfolg der Reise ausschlaggebende Entscheidungen zu treffen und dabei die ihnen von der Seehandlung mitgegebenen Weisungen zu beachten hatten.

Dazu kam, daß sie in erhöhtem Maße die Ehre der Flagge zu wahren hatten, da ihre Schiffe durch die besondere Flagge und die Wimpelführung jenseits der Linie sich von den übrigen Kauffahrern abhoben. Die Bezeichnung der Schiffe als „Königliche", der Umstand, daß sie jeweils von der Seehandlung als Kommandeure der Königlichen Seehandlungsschiffe bezeichnet wurden, hob sie in ihren eigenen Augen über die gewöhnlichen Schiffer, namentlich die der Ostsee, die zwischen ihren Sommerreisen nach England und dem Winterlager ein beschauliches Dasein führten. Daß ihr Auftreten dieser Auffassung entsprach, bezeugt ein Schreiben des Geheimen Kommerzienrats A. Gibsone in Danzig vom 6. Oktober 1847, in dem es heißt: „Die Seehandlungs Capitaine geben so der preußischen Rhederei ein schlechtes Beispiel und habe ich dieses auch von Hamburg aus von Sachkennern gehört. . . ." Daß selbstbewußtes Auftreten eines Kapitäns einem Reeder, noch dazu einem Ostseereeder, etwas Ungewohntes und nicht zu Duldendes war, ist erklärlich. So kann man es auch verstehen, wenn bei der bevorstehenden Auflösung der Reederei der Seehandlung die noch vorhandenen Kapitäne sich Hoffnung auf Einreihung in die junge Kriegsflotte machten und bitter enttäuscht waren, daß ihnen nur eine untergeordnete Stelle, nicht das Kommando eines Schiffes in Aussicht gestellt wurde. Dafür, daß ihnen in militärischer Beziehung außer der Gewohnheit, Mannszucht zu halten, alles dazu fehlte, und daß sie dies erst in untern Offiziersstellen lernen mußten, fehlte den an Selbständigkeit gewöhnten Kapitänen die Einsicht. Abgesehen davon wird man aber gelten lassen dürfen, was Kapitän Meyer am 14. März 1850 an die Generaldirektion der Seehandlung schrieb:

„Ich wüßte auch nicht, daß einer von allen bereits angestellten (See-) Offizieren mehr Verdienste hätte als ein Seehandlungs Schiff Führer, denn am Ende sind doch wir es, die die Königliche Staats Flagge seit Jahren in allen Welttheilen und Meeren gezeigt haben und es ist nun für uns betrübend, wenn man so wenig Rücksicht darauf nimmt."

9. Der Schiffsbetrieb.

Über den Schiffsbetrieb, d. h. die Handhabung des innern Dienstes an Bord der Seehandlungsschiffe, geben die Schiffsjournale naturgemäß nur wenig Auskunft, da grundsätzlich alle routinemäßigen Arbeiten und Beschäftigungen nicht eingetragen wurden.

Digitized by Google

Der Schiffsführer erhielt vor Antritt der Reise seine Segelorder von der Seehandlung, an die er sich streng zu halten, gebotene Abweichungen zu vertreten hatte. War, wie dies bei Reisen nach bisher nicht aufgesuchten Handelsplätzen meist geschah, für die Leitung der kaufmännischen Geschäfte ein Superkargo, auch Kargador genannt, eingeschifft, so wurde der Schiffsführer angewiesen, „allen Orders, welche der Superkargo behufs Versegelung des Schiffes, Laden und Löschen, für nützlich erachtet, willig und unbedingt Folge zu leisten." Die Segelorder wurde dem Superkargo und die diesem gegebenen Anweisungen wurden dem Kapitän mitgeteilt, so daß bei völliger Trennung der Gewalten doch gegenseitige Klarheit über die Aufgabe herrschte, durch die das gemeinsame Arbeiten zur Erreichung eines guten Erfolgs gegeben war. Nur einmal begegnen wir Klagen eines Superkargo darüber, daß der Kapitän seinen Weisungen nicht nachgekommen sei. Da es sich hier aber um eine verunglückte, vom Superkargo selbst angeregte Unternehmung handelte, so dürfen die Klagen nur mit Vorsicht aufgenommen werden. Der Superkargo wurde entlassen, der Kapitän blieb.

„Über alles, was auf den praktischen und theoretischen Seedienst an Bord, das Kommando und die Disciplin Bezug hat, überlassen wir dem Führer des Schiffes Bestimmung zu treffen. Sie haben auf der ganzen Reise unter preußischer Flagge zu fahren und sich nach dem Seegebrauch zu richten."

Mit diesen Sätzen schlossen meist die Segelorders.

Der Kapitän oder sein Stellvertreter hatte die Instandsetzung und Ausrüstung des Schiffes für die Reise zu leiten. Die erforderlichen Arbeiten wurden entweder von den Leuten der bisherigen Mannschaft, die sich für die neue Reise wieder verheuern wollten, gegen Beköstigung und halbe Heuer oder von angenommenen Taklern und Schauerleuten ausgeführt, für die Bewachung des Schiffs im Hafen wurden Wachleute angenommen. Das Laden wurde im heimischen Hafen von Stauern besorgt, über die Ladungseinnahme führte der Obersteuermann Buch, auch wurde die täglich an Bord gekommene Ladung ins Journal eingetragen.

War das Schiff beladen, so wurde die Mannschaft vor der Schiffahrtsbehörde oder in Hamburg vor dem preußischen Konsul angemustert und trat ihren Dienst an Bord an. Zu ihrer Unterbringung diente das Logis, in dem, soviel sich erkennen läßt, nur für die Hälfte, eine Wache, feste Kojen vorhanden waren. Das genügte in See, wo stets eine Wache auf Deck, eine zur Koje ist, im Hafen scheinen die übrigen in Hängematten geschlafen zu haben, denn solche kommen in den Inventarverzeichnissen vor. Kojenzeug befand sich auch im Inventar der Schiffe.

Digitized by Google

Für die beiden Steuerleute waren Kammern vor der Kajüte vorhanden, sie aßen mit dem Kapitän, der die Kajüte bewohnte und zuweilen mit Fahrgästen teilte, dort zusammen.

Die Speiserolle war nicht sehr abwechselungsreich. Das Frühstück bestand aus gekochter Grütze, zu Mittag gabs in angenehmer Abwechselung Erbsen, Bohnen, Graupen, Erbsen, Bohnen, Graupen, dazu Salzschweinefleisch, Salzrindfleisch, gesalzenes Speck, Stockfisch. Als Getränk wurde morgens ein Spitzglas voll Branntwein, mittags Bier verabreicht, abends gabs vermutlich dasselbe wie zum Frühstück. Im Hafen wurde auch frisches Fleisch und Gemüse verausgabt, auch wurden für besondere festliche Gelegenheiten Ferkel mit auf die Reise genommen und gemästet. Trinkwasser befand sich in einem Frischwasserfaß an Deck. Der Koch empfing die Lebensmittel vom zweiten Steuermann und bereitete die Kost zu, der Kajütswächter bediente in der Kajüte.

Vor Antritt der Reise mußte das Schiff seeklar gemacht werden: die Segel wurden untergeschlagen, alle Stellen im Takelwerk, die dem Scheuern ausgesetzt waren, wurden durch Taumatten oder Umwickeln mit altem Tauwerk geschützt, die Boote wurden eingesetzt oder in den Davits geheißt, und, so wie alles an Deck Befindliche, seefest gezurrt.

Der Kapitän hatte die Schiffsrechnungen abzuschließen, das Inventarienverzeichnis aufzunehmen, die Ladungspapiere, den Gesundheitspaß vom Konsul des Landes, nach dem die Reise sich richtete, visieren zu lassen, die Liste der eingeschifften militärdienstpflichtigen Mannschaften mit den erstgenannten Rechnungen und Listen der Seehandlung einzureichen. Die Steuerleute unterstützten ihn hierbei und bei Beaufsichtigung des Seeklarmachens.

Das Auslaufen des Schiffes erfolgte meist unter Lotsenführung. Als „Mentor" am 5. Mai 1825 als erstes vollbeladenes Seehandlungsschiff aus Swinemünde auslief, befand sich der Lotsenkommandeur in eigner Person mit zwei Lotsen an Bord. Er wurde denn auch beim Vonbordgehen durch sechs Ehrenschüsse gebührend geehrt. Später liefen die Schiffe ja meist von der Elbe aus, wo sie ausgiebigen Anlaß hatten, Ehrenschüsse zu feuern. Lag ein anderes Seehandlungsschiff im Hafen, so erhielt es neun Ehrenschüsse im Vorbeifahren. Man gab wohl auch „zum Abschiede der Stadt Hamburg einige Kanonenschüße", immer aber wurde das vor Altona liegende dänische Wachtschiff mit meist neun, in einzelnen Fällen sieben oder gar fünf Schüssen begrüßt, die es durch drei oder einen erwiderte. Das Hamburgische Schloß Ritzebüttel an der Elbmündung erhielt den letzten Ehrengruß von neun Schüssen, für die es mit gleicher Zahl dankte. Beim Einlaufen erfolgten die Begrüßungen in umgekehrter Reihenfolge.

Digitized by Google

Beim Auslaufen der „Elisabeth Louise" aus Hamburg am 8. Juni 1836 ereignete sich dabei leider ein bedauerlicher Unfall: „Ladeten dan die 4 Kannonen an der B. Bordseite, wie selbige geladen wahren, wurde noch vorher Commandiert ladestöck' raus, so feierte man nach Commandow die 1 te Kannone von vorne ab, dan die 2 te 3 te u. 4 te Kannone, während den Abfeuern der 4 te Kannone legte der Matrose Wilhelm Kohloff sein rechten Arm über die Bastenierung und seine rechte Hand wahr mehrenteils abgeschoßen. Da derselbige die 3 te Kannone von vorne hatte und Ihm der 2 te Steuermann beim Pulfer auf schütten noch sagte ziehe den Ladestock' raus, und hat es nicht getahn, so hat er Sich dieses Unglück selber zu verdanken. Der Capitain nahm sogleich eine Golle an u. brachten den selben nach Altona zum Artzt die Wunde zu verbinden", später wurde dann noch sein Zeug nachgebracht.

Diese Ehrenbezeugungen wurden, wie schon erwähnt, auch beim Ein- und Auslaufen in fremdländischen Häfen erwiesen und von den Küstenwerken oder Kriegsschiffen erwidert. Die Zahl der Ehrenschüsse schwankt zwischen 9, 7, 5, der Erwiderungsschüsse zwischen der Zahl der Ehrenschüsse und 5, 3, 2. Es scheint damals noch keine internationalen Festsetzungen über die Zahl der der Landesflagge zustehenden Ehrenschüsse gegeben zu haben. In den europäischen Seestaaten wenigstens schwankte sie zwischen 9 und 7 Schuß.

War dann die See erreicht, so wurde die Wache aufgesetzt. Jeder Steuermann ging mit einer Hälfte der Mannschaft die vierstündige Wache, bei der dadurch ein Wechsel der Tagesstunden erzielt wird, daß die Wache von 4—8 Uhr nachmittags in zwei halbe Wachen zerlegt wird. Die Wache auf Deck besetzte das Ruder und den Ausguck mit Posten, führte die erforderlichen Segelmanöver aus und sonstige Arbeiten, wie die Schiffsreinigung, das Loggen, d. h. das Messen der Schiffsgeschwindigkeit. Die Zeit wurde mit dem Halbstundenglas gemessen, das nach der Kajütsuhr eingestellt wurde und sich in Sichtweite des Mannes am Ruder befand. War es abgelaufen, so drehte er es um und gab mit der in der Nähe des Ruders befindlichen Glocke einen Schlag und so fort entsprechend der Zahl der abgelaufenen Halbstundengläser, die mit der Schiffsglocke vorn wiederholt, geglast, wurden. Waren acht „Glasen", also vier Stunden, abgelaufen, so kam die vorher aufgepurrte „Wache zur Koje" an Deck und übernahm den Dienst; auf der zweiten Nachmittagswache geschah dies schon nach zwei Stunden. So reihte sich gleichmäßig Wache an Wache, bis man den sichern Hafen, oft nach Monaten, erreicht hatte, nicht zu selten unterbrochen von größern Manövern, wie Reffen, Wenden, Halsen, Segelsetzen, zu denen die Wache zur Koje aus ihrer Ruhe aufgerufen wurde.

Digitized by Google

In den nördlichen Meeren füllten die Manöver und die laufenden Schiffsarbeiten die Tageswachen meist aus. War man dann im Passat, dem gleichmäßigen Wind, der eine Änderung der Segelführung und Segelstellung selten nötig macht, so wurden die ältern Segel untergeschlagen an Stelle der neuern stärkeren, die man bisher benutzt hatte und die nun nachgesehen wurden. Das Takelwerk wurde nachgesehen, das Ankertau und die Ketten versehen, die Boote, um sie dicht zu halten, mit Wasser besprengt, rostige Stellen wurden gereinigt, der Farbenanstrich erneuert, kurz Instandhaltungsarbeiten in größerem Umfange ausgeführt. War das Schiff südlich der Linie bestimmt, so folgte dem schönen Passatsegeln das langsame Durchschleichen des äquatorialen Stillengürtels mit seinen ewig umspringenden leichten Winden, plötzlichen schweren Böen mit Gewitter und Regen und der schwülen, erschlaffenden Hitze, die das viele Brassen der Rahen nicht gerade leicht machte. Aber auch diese Zone hatte ihr Gutes. Die vielen Regengüsse gaben Gelegenheit zu erfrischenden Bädern, das Wasser wurde mit allen möglichen Gefäßen zum Zeugwaschen, in Segeln zur Ergänzung des Trinkwasservorrats aufgefangen. Wie eine Erlösung wurde der wiedereinsetzende Südostpassat begrüßt und von den rund Kap Horn bestimmten Schiffen zur Vorbereitung für dessen sturmreiche Umsegelung durch Wiederunterschlagen der guten und Neuanschlagen von Sturmsegeln, besonderes Festzurren aller beweglichen Gegenstände und Dichten der Luken benutzt. Wie anstrengend die Umsegelung des Kap Horn für Schiff und Mannschaft sich häufig gestaltete, dafür gibt uns das Schiffsjournal des „Christian", Kapitän Riecks, aus dem April 1826 eine anschauliche Darstellung.

Die 118 Registertonnen große Schonerbrigg, ein winziges Fahrzeug gegenüber den heutigentags das Kap umfahrenden stählernen Seglern, war von Montevideo nach Valparaiso bestimmt. Es hatte bereits am 29. März die Le Maire-Straße durchsegelt, am 7. April nachmittags Kap Horn in elf Seemeilen Abstand gesichtet und war dann zwanzig Tage lang vergeblich bemüht, gegen die Weststürme vorwärts zu kommen. Diese hatten im Gegenteil den „Christian" zurückgetrieben und am 22. hatte er sich mit Segelpressen, bei dem der Fockmast infolge des übermäßigen Segeldrucks einen Sprung erhielt, mit Mühe und Not von Diego Ramirez freigesegelt. Dabei war auch sonstiger Schaden an Segeln und Takelwerk entstanden. Dazu kam noch, daß am 26. ein Mann „vermutlich von Kälte von die Marsrah in's Meer fiel und leider weil keine Rettung möglich war, ertränken mußte, nächstdem war die übrige Mannschaft so erschöpft, krank und schwach, daß ich jeden Augenblick glaubte, sie alle vom Mast beym Bergen der Seegel zu verlieren." Am 27. heißt es: „Bei diesen anhaltenden schrecklichen Stürmen und Strapatzen der Mannschaft, hielten

Digitized by Google

selbige bei mir an, doch wo möglich einen Nothhafen zu suchen, indem sonst, wenn wir noch länger anhielten, sie nicht mehr arbeiten könnten. . . Hierbei fand es sich auch zum Unglück, daß die im Raum verstaueten Wasserfäßer durch das harte Stampfen u. Arbeiten u. Wracken des Schiffs sich leck gewrackt u. bis auf 4 Fäßer ledig geworden. Dabey die Leckage des Schiffes auch bedeutend zunahm, so fand ich mich in Uebereinstimmung der beyden Steuerleute verpflichtet, da bey das Anhaltend der Matrosen u. deren Kränklichkeit u. im Fall ein Gegenschlag die Reise verlängerte auch Mangel an Wasser entstehen würde, abzuhalten und einen der ersten besten Nothhäfen einzusegeln."

Dieser Entschluß wurde auf 54° 42' Südbreite und 62° Westlänge gefaßt, um 6 Uhr abends abgehalten, um die Falklands-Inseln anzulaufen, was aber nicht gelang, so daß das Schiff erst nach weiteren zwölf stürmischen Tagen Montevideo erreichte.

Nach dieser Odyssee wurden die erlittenen Schäden in Montevideo ausgebessert und am 8. Juni erneut die Reise angetreten, die zwar auch wieder viel Sturm, aber doch das Schiff in 25 Tagen von 50° Südbreite im Atlantischen auf 50° Südbreite im Stillen Weltmeer brachte, wobei die höchste südliche Breite mit 59° und Valparaiso nach 40tägiger Reise am 18. Juli erreicht wurde.

Wie nach langwierigen Seereisen allerseits das Land ersehnt wurde, beweist, daß auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" von Kapitän Reintrok auf der Rückreise von Rio de Janeiro vor dem Eingang des Englischen Kanals am 22. August 1827 „eine Praimige ausgesetzt (wurde), für den Schiffsleuten, wer daß erste Land Sehe, einen Thaler haben solle, indem nach der Mittags-Rechnung solches mit jeder Stunde sein konte." Dies hatte den Erfolg: „um 5 uhr erscholl, daß Worth, Land, aus allen 3 Masten, denn ein jeder wolte den Thaler verdienen."

Man kann sich vorstellen, mit welcher Freude der sichere Hafen nach den Mühsalen der langen Seefahrt begrüßt wurde, obwohl in ihm des Schiffsvolkes nicht minder anstrengende Arbeit harrte: das Löschen der Ladung und das Wiederbeladen des Schiffes mit den Mitteln des Schiffes. Da hieß es, mit Taljen (Flaschenzüge), die an den Rahen oder an Ladebäumen angebracht wurden, die Ballen und Kisten aus dem Laderaum zu heißen, in das zuvor zu Wasser gebrachte Boot zu fieren (niederlassen) und dann mit dem Boot an Land rudern. Der entleerte Raum mußte gereinigt werden, im Verhältnis wie das Ladungsgewicht schwand, mit Ballast gefüllt werden, der in Gestalt von Sand oder Steinen mit den Booten von Land geholt werden mußte; beim Ein-

Digitized by Google

nehmen der Ladung mußte dann die Arbeit in umgekehrter Reihenfolge ausgeführt werden.

Solange alles an Bord gesund war, ließ sich die Arbeit schon leisten, aber schwer wurde es, wenn klimatische Krankheiten die Mannschaftsreihen lichteten. Besonders berüchtigt waren die Häfen Westindiens, Mexikos, Brasiliens und New Orleans wegen des Gelben Fiebers, das oft ganze Schiffe entvölkerte. Auch die Besatzung der Seehandlungsschiffe entging diesem Würgeengel nicht.

„Christian" holte sich 1826 in Port au Prince den Keim der Ansteckung, der auf der Heimreise zum Ausbruch kam und mehrere Leute ergriff, die aber wieder genasen bis auf den am 24. August erkrankten Schiffsjungen, der am 30. um $^1/_2$6 Uhr nachmittags starb, „nahmen denselben sogleich auf Deck und bekleideten ihn mit Segeltuch. . . Am 31. 5 Uhr nachmittags setzten den verstorbenen F. S. über Bord, nachdem wir solchen mit mehrem Holz verschient und an den Füßen 36 Rost 3 Pfd. dazu Kugeln gebunden hatten." Das Schiff stand mittags auf 39° 44′ N Breite und 50° 22′ Westlänge.

Auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" hatte man in New Orleans im Juni 1830 furchtbare Hitze, 112° F. (45° C.) im Schatten und infolgedessen mehrere Kranke. Am 18. nachmittags um 6 Uhr wurde der Untersteuermann Siewert sehr plötzlich krank, so daß ein Arzt geholt werden mußte, der ihm um 8 Uhr ein Brechmittel gab, „der Schlag rührte ihn aber so Stark, und er Starb um 9 Uhr laut aussage des Doctors am Schlachflusse." Kapitän Schooff ließ die Leiche sogleich auf Deck bringen, die Kajüte auswaschen und ausräuchern. Anderntags um 11 Uhr morgens kam der bestellte Sarg, in den die Leiche gebettet und zur Bestattung gefahren wurde. „Das Wetter war gut, aber so heis, das ich selbst nicht konte mitgehen, auch die Leuthe nicht konnte Erlauben mit zu gehen, um den Körper beerdigen zu sehen." So mußte denn der vermutlich einem Hitzschlag so jäh erlegene junge Seemann ohne Trauergefolge in fremder Erde seine letzte Ruhestatt finden. Für die Heimreise wurde mit Rücksicht auf die unter den klimatischen Einflüssen kränkelnde Mannschaft noch ein geborener Preuße angeheuert.

Von New Orleans, wo nicht genügend Rückfracht zu bekommen war, versegelte „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" nach Havanna, wo die ganze Mannschaft mehr oder minder im August an Cholera, wie Kapitän Schooff meint, vermutlich am Gelben Fieber, erkrankte und mehrere Mann an Land ins Krankenhaus mußten. Bei Antritt der Heimreise am 26. August muß Kapitän Schooff ins Journal eintragen: „Die Mannschaft alle sehr schwag, und fürchte ich bei nahe damit in See zu gehen." Es gelang ihm aber durch Anwendung passender Arzneien, die Kranken wieder

Digitized by Google

hoch zu bringen, am 8. September kann er schreiben: „Die übrige Mannschaft (ein Mann hatte Kopfgicht, einer einen kranken Fuß D. V.) sind heute alle ziemlich Gesund."

In Havanna im August 1837 hatte die Besatzung der „Danzig" viele Krankheit, Kapitän, Steuermann und ein großer Teil der Matrosen erkrankten und mußten ausgeschifft werden, zwei Mann starben, vermutlich am Gelben Fieber, zeitweilig waren nur drei arbeitsfähige Leute an Bord. Das Schiff mußte seine Abfahrt um drei Tage verschieben und schließlich noch drei Mann im Krankenhaus zurücklassen. Wegen der noch schwächlichen Rekonvaleszenten wurden zum Ankerlichten und Segelsetzen Leute von Land angenommen, die nach getaner Arbeit beim Fort Morro an der Hafenausfahrt wieder entlassen wurden.

Unterwegs erkrankte noch ein Halbmann mit krampfartigen Schmerzen im Leibe und großen Kopfschmerzen, „er bekam Fußbäder und wollene Decken um den Unterleib gewickelt." Er starb nach dreitägigem Krankenlager und die Leiche wurde auf 33° 14' N Breite und 73° 12' W Länge über Bord gesetzt.

Auf der nächsten Reise im Juli 1838 erkrankten in Havanna wieder sechs Mann, die an Land ins Krankenhaus gebracht wurden. Einer mußte beim Abgang des Schiffes dort zurückgelassen werden. Auf der Reise erkrankten dann noch beide Steuerleute, der Bootsmann und der Segelmacher mit Kopfschmerzen und Magendrücken. Sie wurden mit warmen Fußbädern, Abführmitteln, kalten Umschlägen nachts auf dem Kopf behandelt, und konnten nach einigen Tagen wieder Dienst tun.

Auf „Preußischer Adler" im Jahre 1847 in Batavia erkrankten drei Mann am Fieber, von denen ein Schiffsjunge im Krankenhause zurückgelassen werden mußte, aber später geheilt heimkehrte.

Während im Hafen grundsätzlich alle Kranken durch hinzugezogene Ärzte oder in Krankenhäusern behandelt wurden, wie z. B. vier Mann der „Prinzeß Louise" vor Callao von einem Dr. Simons in Lima, fiel in See die Krankenbehandlung dem Kapitän zu, wenn sich nicht wie dem „Preußischen Adler" Gelegenheit bot, einen Arzt zu Rate zu ziehen, er traf am 25. September 1845 in 24° 53' S Breite und 27° 58' W Länge ein holländisches Schiff, Claudius Civilis, das einen Arzt an Bord hatte und sich ihm so weit näherte, daß der Arzt die für einen erkrankten Matrosen erforderliche Arznei angeben konnte.

In See war, abgesehen von den Nachwehen von im Hafen erworbener Infektion, der Gesundheitszustand im allgemeinen gut, doch kamen auch Erkrankungen des Magens oder Darmes vor, die vermutlich auf die Verpflegung zurückzuführen sind.

Digitized by Google

Auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Schooff, erkrankten auf der Reise nach New Orleans im April 1830 zwei Mann an „Kaltem Fieber". Die Eintragung am 24. Mai „die eine Wachs Volck bekam heute ein Brechmittel" läßt auf eine Massen-Vergiftung oder Magenverstimmung schließen, die aber sehr hartnäckig gewesen sein muß, denn am 26. bekam die halbe Besatzung ein Abführungsmittel.

Unglücksfälle sind erwähnt, außer den schon früher angeführten, die Gehirnerschütterung eines Zimmermanns der „Prinzeß Louise" in Callao, die glücklich zur Heilung unter ärztlicher Behandlung führte. Auf demselben Schiffe ist bemerkt gelegentlich des Wasserauffüllens bei St. Helena: „Beim Übernehmen der Fäßer hatte 1 Matrose das Unglück, das 1 großer Block von der Groß Rahe auf ihm fiel, wodurch ihn einige Ribben zerbrachen, jedoch war der Fall nicht tödlich." Der Mann hat viel Glück gehabt, denn man brauchte ihn nicht einmal auszuschiffen.

Auf „Prinzeß Louise" trat auf der Reise nach Kanton im Jahre 1833 der seltene Fall ein, daß ein Kind an Bord geboren wurde. Kapitän Wendt hatte, wohl weil ein Arzt als Fahrgast die Reise mitmachte, seine Frau mit an Bord genommen. Auf der Fahrt zwischen den Hawaii-Inseln und Manila setzten am 30. September in 39° N Breite und 143° 30' O Länge auf der Abendwache heftige Böen ein, die sich zum Sturm aus südwestlicher Richtung entwickelten, der sehr hohe See aufwarf, in der das Schiff heftig arbeitete und der sechs Tage anhielt. Während das Schiff mit zwei Reffen in den Marssegeln, festgemachtem Kreuzsegel und gestrichenen Bramstängen sich gegen Wind und See beim Winde heftig arbeitend hielt, „wurde die Zahl unserer Schiffsgesellschaft durch ein neues Mitglied vermehrt, indem Madame Wendt um 11 Uhr (Vm) von einem gesunden Knaben glücklich entbunden wurde." Dies erfreuliche Ereignis vollzog sich auf 17° 14' 40" N Breite und 141° 43' O Länge trotz der erschwerenden äußeren Umstände glücklich unter ärztlicher Beihilfe. Unsere Einbildungskraft kann sich ausmalen, wie ermutigend es auf die im schweren Wetter hart arbeitende Mannschaft wirken mußte. In Kanton erfuhr man später, daß das Schiff an der Rückseite eines Taifuns gewesen war, den in der chinesischen See andere Schiffe hatten durchreiten müssen. „Prinzeß Louise" mußte den Weg durch die von ihm aufgewühlte, von allen Seiten zusammenlaufende Kreuzsee nehmen und arbeitete furchtbar. Leider hatten die Bewegungen des Schiffes für die junge Mutter bedauernswerte Folgen, denn am 6. Oktober auf 18° 38' N Breite und 127° 42' O Länge finden wir im Journal eingetragen: „An den Folgen Ihrer Entbindung starb Madame Wendt diese Nacht um 12 Uhr. — Ein schmerzlicher Verlust für den Capitain und gewiß für uns alle", so schrieb der Führer des Journals, Obersteuermann

Digitized by Google

Rodbertus, gewiß aus dem Herzen der kleinen, fern von allen andern Menschen im weiten Meer dahinfahrenden Trauergemeinde. Eine Eintragung über die Bestattung findet sich nicht im Journal. Die Leiche ist vermutlich in Alkohol aufbewahrt, zur Bestattung im nächsten Hafen. Dagegen wissen wir, daß der so früh mutterlos gewordene Knabe dem Leben erhalten blieb, was bei dem damaligen Schiffsproviant, der kondensierte Milch noch nicht enthielt, fast ein Wunder ist. Kapitän Wendt nennt ihn in einem Briefe an den Rechnungsrat der Seehandlung, Ebert, im Jahre 1835 einen kleinen herrlichen Jungen und fährt fort: „Die Zeit macht viel und tröste ich mich immer damit, daß Alles, was uns auch dieser Art im Leben widerfahren mag, nach Gottes Willen geschah."

Das Einerlei der langen Seereisen wurde angenehm durch das Sichten von Schiffen unterbrochen, die der Ausgucksmann vom Vortopp meldete. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" trug am 31. Mai 1830 in 50° N Breite und 10° W Länge ein: „preiten (d. h. sprachen an) das Englische Schiff „Mary" kam von New Orleans 44 Tage in See... ich Erkundigte mich bei ihm, ob er den Mentor da gesehen hätte, er sagte, daß ein Preußisches Schiff war den nemlichen Tag in See gegangen, der Name des Schiffes währe ihm unbekannt."

Eine zweite Begegnung hatte das Schiff am 21. Juni in 48° N Breite und 9° 40' W Länge: „Um 6 Uhr (Nm) zeigte ein nahe bey uns, ein Schiff uns eine Norwegische Flagge und heißte eine Holländische erst von die Besahns Mast und gleich darauf heißte es sie auf die Vockmast, und gab 2 Kanonen-Schüße, um 7 Uhr zeigte er Landterne, vermutlich ein Signal für ein ander Schiff. Um 9 Uhr waren ganz nahe bei ihm, so das ich mit ihm sprechen konnte, er kam von Rotterdam, bestimmt nach Bilbo (?), befand sich in 9° 40' W Länge so wie wir."

Auf der Rückreise von New Orleans nach Hamburg in 45° N Breite und 27° W Länge am 10. März 1833 „um 3 Uhr (Nm) sahen eine Brig zu luvart von uns, welcher Westwärts Steuerte und auf uns anlag, so legten wir unser Schiff unter dem Winde, machten unsere Heckboot loos und um 4 Uhr fur ich bei die Brig an Bord, um mich nach Neuigkeiten aus Europa bei ihm zu Erkundigen. Da selbig aber 3 Wochen von Lißabon ab war konnte er mir auch nicht viel Neues mittheilen, indeßen glaubte er, daß der Krieg in Europa nicht viel zu bedeuten hätte. Die Brig genannt Dewsbuang Capt. Hardy bestimmt nach Newfoundland."

Auf der Rückreise von St. Thomas nach Hamburg traf „Kronprinz von Preußen" am 2. Januar 1834 im Englischen Kanal bei Beachy Head eine schwedische Brigg, von Gothenburg nach Marseille bestimmt, die schon 40 Tage in See war, eine gewiß selten lange Reisedauer für eine Entfernung von etwa 480 Seemeilen.

Digitized by Google

Bei solchen Begegnungen in der einsamen Wasserwüste teilte man sich das Besteck und Neuigkeiten mit, behielt sich manchmal auch längere Zeit in Sicht, natürlich vor allem die Mitsegler, so daß sich ein regelrechtes mehrtägiges Wettsegeln entwickelte, wie z. B. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" im südatlantischen Weltmeer, von Tag zu Tag weiter dem Mitsegler vorkam, bis er ihn in der Nähe von Kap Horn bei aufkommendem Sturme aus Sicht verlor. „Preußischer Adler" erlebte ein ähnliches Wettsegeln im gleichen Meere.

Auf der Heimreise von Hongkong nach Hamburg am 9. Mai 1846 in 21° 56′ S Breite und 2° O Länge: „hatten auf beiden Seiten alle Leesegel gesetzt. Das Schiff, welches hinter uns war, die „Natches" — kam mit der leichten Briese, wobei ihm die große Menge leichter Segel sehr behülflich war, immer näher und paßierte uns gegen 6 Uhr. Es war dies das erste Schiff, welches sich im Segeln mit uns messen konnte; aber auch durch ganz Amerika als ein ausgezeichneter Segler bekannt ist. Seine gewöhnlichen Reisen von New York auf Kanton sind zwischen 80 u. 90 Tagen. Dieses Mal wird er aber wohl länger zubringen müßen." Am 10.: „Bei dem frischen Winde, den wir in den letzten 12 Stunden hatten, gewannen wir der Natches den Vorsprung wieder ab, so daß sie gegen 8 Uhr wieder dwars hatten. Nachdem konnten wir des dicken Wetters halber sie nicht mehr sehen." Es war also ein totes Rennen, um so mehr, als „Preußischer Adler" am 12. bei St. Helena ankerte, um frisches Wasser einzunehmen.

Bei der in damaligen Zeiten seltenen Postgelegenheit wurde solch gelegentliches Zusammentreffen auch zur Beförderung von Briefschaften benutzt. Am 10. März in 35° S Breite und 42° 5′ Ostlänge steuerte ein schon längere Zeit gesichtetes Schiff auf „Prinzeß Louise" zu und setzte ein Boot aus, was diese zum Beidrehen bewog. Um 3 Uhr nachmittags kam dies längsseit mit dem Kapitän des amerikanischen Walfischfängers, der Bark Ann Parry von Portsmouth Ct., der um Beförderung zweier Briefe bat. Da er sie noch nicht gesiegelt hatte und noch einige Zeilen hinzufügen wollte, so erlaubte Kapitän Rodbertus ihm, an Deck zu kommen. Sein Schiff hatte vor fünf Tagen Madagaskar verlassen, an Bord war alles wohl. Nachdem er seine Briefe gesiegelt, entfernte er sich wieder. Das war für den Amerikaner eine höchst angenehme Postgelegenheit.

Besonders erfreulich war das Zusammentreffen mit Seehandlungsschiffen.

Auf der Ausreise von Hamburg nach Kap Haïtien hatte „Kronprinz von Preußen" am 24. Dezember 1838 vor dem Osteingang des Englischen Kanals die Weihnachtsfreude, das Seehandlungsschiff „Prinzeß

Digitized by Google

Louise" zu treffen, mit ihr zu sprechen und in ihrer Gesellschaft bis über Beachy Head hinaus zu fahren.

Im Englischen Kanal bei Beachy Head preite „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" am 9. Juni 1831 die Seehandlungsbrigg „Elisabeth Louise" 42 Tage von St. Thomas nach Hamburg unterwegs, mit der man dann gemeinsam in die Elbe am 11. einlief. Diese beiden Schiffe hatten sich schon 1828 am 20. Dezember in der Nähe der Doggerbank einmal gesprochen und trafen sich nochmals 1835 am Westeingang des Englischen Kanals. Kapitän Riekeles, der auf der ersten Seite des Journals des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" bescheinigt: „gehalten von mich als Führer des Schiffes . . ." berichtet darüber am 2. August 2 Uhr nachmittags beim Wenden: „sahen zur gleicher Zeit die Kög. Preuß. Brigg Elisabeth Loisa Capt. Pust ins Norden, welcher auf uns zusegelte und seine Flagge heißte, wo wir nachdem mit selbigem sprachen und von Asien kahm, 98 Tag in See gewesen war." Wie erfreulich war dies Zusammentreffen der beiden unter gleicher Flagge segelnden Schiffe, diese Freude wurde noch dadurch erhöht, daß beide am folgenden Tage im Englischen Kanal den Geburtstag des hohen Namensträgers, noch dazu unter Beteiligung einer seit morgens des 3. August in Sicht befindlichen Holländischen Ostindischen Fregatte, d. h. eines bestückten Kauffahrteischiffes der Holländisch-Ostindischen Kompagnie, feiern konnten. Kapitän Riekeles meldet hierüber:

„Um 8 Uhr gaben einen Schuß und heißten zu Ehren des Königs-Geburtstagsfeier Falgen (soll heißen Flaggen D. V.) in alle drey Masten, welches Capt. Pust von der Brig Elisabeth Loise, nebst der Hol-Fregatt erwiederte. . . . . Um 10 Uhr gab die Holl-Ostin Fregatt zu Ehren unseres Königs 11 Kanonen-Schüsse, welches wir sogleich erwiederten, um 12 Uhr gaben wir zu Ehren unser Königlich Majestät Geburts 21 Kanonen Schüße, welches die Brigg Elisabeth Loise dasselbe that. . . . . Um 3 Uhr gaben zu Ehren unsers Königs wieder 13 Kanonenschüsse und bei Sonnenuntergang 1 Schuß und nahmen die Flaggen herunter." Da man zwischen dem Mittagsalut und dem späteren den bewährten Elblotsen der Seehandlungsschiffe, Meyer, an Bord genommen hatte, so konnte sich Kapitän Riekeles ganz der Feier widmen. „Friedrich Wilhem III." ankerte am 7. August auf der Reede von Cuxhaven, „Elisabeth Louise" einen Tag später. Dort hatte Kapitän Riekeles auch noch die Freude, ein Vollschiff, das mit ihm zugleich von Havanna gesegelt war und eine Brigg, die fünf Tage vor ihm Matanzas verlassen hatte, drei Tage später einlaufen zu sehen.

Am 30. November 1835 liefen beide Seehandlungsschiffe zugleich wieder von Cuxhaven aus und blieben sich bis in den Englischen Kanal hinein auch in Sicht.

Digitized by Google

Weniger angenehm war das Zusammentreffen mit Kriegsschiffen, weil diese ab und zu das Durchsuchungsrecht ausübten, so auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" im Kanal bei Beachy Head am 29. März: „um 6 Uhr (Nm) bekamen einen Schuß von einen englischen Kriegs Kutter, selbige kamen bey uns an Bord, und überholten unsere Papiere und ließ uns wieder gehen. Diese Offiziere sagten mir das sie Kreuzen um alle Hollaendische Schiffe aufzubringen."

Auf der Heimreise wurde das Schiff am 25. Juni 1828 in 24° 30' N Breite und 35° 30' W Länge von einer Brasilianischen Fregatte angesprochen, die sich nach dem Woher? und Wohin? erkundigte, nach erhaltener Antwort sogleich wendete und mit dem Wunsche glücklicher Reise auf die Brasilianische Küste zuhielt.

Auf der Heimreise nach Hamburg wurde „Christian" in 26° 4' S Breite und 36° Westlänge „um 3 Uhr Nm von einer Französischen Kriegsbrigg gepreyet u. sagte uns das er Tags vorher im nähmlichen Cours einen Piraten angetroffen hätte." „Christian" hatte aber von dem Piraten nichts zu leiden, sah vielmehr kein Schiff, bis er am 30. Oktober auf 23° Südbreite und 25° 30' Westlänge eine englische Brigg überholte, die einen Tag vor ihm von Rio gesegelt war.

Die Warnung war aber nicht unangebracht, denn die Sicherheit der Meere ließ damals noch sehr zu wünschen, wie auch die Seehandlungsschiffe erfuhren.

Am 20. Oktober 1823, zwei Tage, nachdem „Mentor" von Coquimbo nach Kanton in See gegangen war, findet sich im Journal folgende Eintragung: „Nachmittag leichter Wind und bedeckter Horizont. 12½ Uhr sahen eine Brigg in Südwestlicher Richtung ungefähr 3 Meilen von uns. Bald darauf bemerkten, daß selbe Brigg mit dem Winde auf uns zusteuerte („Mentor" steuerte bei südöstlichem Winde WNW D. V.) und sich mehr und mehr näherte. Der Umstand, daß, als wir unsern Cours mehr nach Westen veränderten, und die Brigg uns immer nachsteuerte, erregte den Verdacht, daß es eine Kaperbrigg sei, und wir setzten alle dienlichen Segel bei, um selbe zu entlaufen. Um 4 Uhr zeigte die Brigg eine (englische) Flagge, und gab einen Schuß, daß wir beilegen sollten, welches sie nachher, als wir uns nicht daran kehrten, noch viermal wiederholten. Um 6 Uhr ladeten unsere Kanonen mit einem doppelten Schuß und ebenso die Gewehre. 7 Uhr wurde der Wind etwas stärker und da es ziemlich dunkel, wurde der Wind sehr schwach und der aufgehende Mond machte es wieder heller. Bald darauf gewahrten die Brigg nicht weit hinter uns, welche sich mit Rudern bald näherte und dann einen Schuß scharf gab, worauf wir (1 Uhr am 21. früh D. V.) beilegten, um zu erwarten, was es sey. Sie forderten die Papiere an Bord zu senden,

Digitized by Google

welches auch geschah, da sie es für ein Kriegsschiff ausgaben, gleich darauf kamen 22 Mann an Bord des Mentors und nahmen das Commando, durchsuchten das ganze Schiff und wollten durch Gewalt Papiere finden, wonach patriotisches Eigenthum im Schiffe sey und sie sich als spanische Piraten berechtigt fanden es als eine Prise zu nehmen. Dies war unmöglich und nach vielem schikaniren und Spitzbübereien ließen sie uns Nachmittags d. 22 te um 4 Uhr unsern Cours segeln, nachdem sie die abgenommene Mannschaft wieder an Bord gebracht hatten. Die Brigg hatte 14 Kanonen und 70 Mann an Bord, größtenteils Engländer, was auch der Kapitän war."

Der Bericht des Superkargo Oswald an die Generaldirektion der Seehandlung gibt noch an, daß durch den scharfen Schuß die Takelung beschädigt, aber niemand verletzt wurde.

Die große Überlegenheit des Korsaren an Geschütz und Mannschaft machte jeden Widerstand aussichtslos. Die ehemals spanischen Kolonien der Westküste Südamerikas befanden sich damals noch im Kriegszustande mit Spanien. Diesen Umstand benutzten augenscheinlich skrupellose Schiffer, ob mit oder ohne Kaperbrief, die Kauffahrer anzuhalten, um sie, im Falle sie Kriegsbedarf an Bord hatten, wegen Unterstützung der Aufständischen als gute Prise zu erklären.

Auf der Ausreise nach Havanna, als die Brigg „Christian", Kapitän Riecks, auf der Großen Bahama-Bank wegen Windstille auf 8 m Wasser ankerte, am 29. Juni 1828 „kahm ein stark bemannter Schoner auf uns zu ich ließ Ihm ziemlich nahe kommen, ließ auf einmahl alle Kanonen Pforten öfnen, welches Ihm so in schreck setzte, daß er augenblicklich sein Schiff wendete und uns verließ."

Am 7. Juli im Bahama-Kanal „wurden von einem Piratten unter Spanische Flagge angesprochen, der, da wir noch ein Schiff hinter uns hatten, es nicht wagte zu Entern, sobald er indeßen gewahr wurde, daß solches kein Kriegsschiff sey, setzte er Leesegel auf beyden Seiten, und verfolgte uns, da wir unsere Kanonen Scharff geladen hatten, ließ ich noch 4 Scharffe Schüße mit doppelter Ladung heraufgeben, und solche nach Ordnung abfeuern, ohngefähr 10 Minuten nach den letzten Schuß nahm er Leesegel ein, gab das Verfolgen auf, und segelte wieder nach seiner alten Station ohnweit Point Ygalos."

Kapitän Reintrok berichtete von der Reise „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" von Rio de Janeiro nach Antwerpen am 7. August 1829:

„Wenn der Fr. Wilh. III. in einiger Entfernung nicht das Kriegerische Ansehn hätte, so hatte ich woll einen Besuch von einem Seeräuber ge-

Digitized by Google

habt, der sich auf 6° N Br. und 30° W Länge aufhält und bei Anbruch des Tages in Circa einer E-Meil von mir wahr, Anfänglich seine ganze Richtung auf mich machte, und bis auf einer halben Meil sich mir Näherte, da ihm aber immer woll, wie vorheer gesagt, das Schiff zu Kriegerisch Ansah, so änderte er seinen Curs ging bei den Wind so Nahe als möglich auf, und Verschwand allmählig, worüber ich den woll froh sein konte, und der Vorsehung dankte, da er diesen Räuber auf den Gedanken mich zu Verlassen, gebracht hatte. . . ich lies zwar meine 5 Canonen Lahden, zu theil mit Cartätschen, und Kugeln, denn ich muß hinzu sezzen, daß es nur ein ganz Unbedeutend fahrzeug wahr, mit einer Schoner Taquellage nur mit 2 Gaff Segel, und einen Klüfr, und seine Stengen an Beiden Masten herrunter gelaßen, konte aber durch den Seerohr Sehen, daß er viele Menschen auf Deck hatte — und seine Beste force woll im Entern der Schiffe Bestandt, was ich ihm den woll mit meinen 5 Canonen nicht Verhindern konnte, es wahr also Besser, daß es nicht dazu kahm."

Am 24. August 1831 in 27° N Breite und 34° 30' W Länge „um 8 Uhr erblickten einen Schoner, der seinen Cours so gerichtet hatte, daß er uns dicht paßieren mußte, da wir näher kamen, und er uns sehr verdächtig schien, so veränderten wir unsern Cours, um die Lufseite zu behalten, sogleich steuerte auch er dicht am Winde, Indessen wurden die Kanonen, Gewehre und Pistolen scharf geladen, und jeden seinen Posten angewiesen, wie er uns paßierte, bemerkten wir, daß er die Amerikanische Flagge geheißt hatte, und sehr stark bemannt war, wir heißten deshalb die Amerikanische Flagge auf und erwarteten, da alles in starker Bewegung auf dem Schooner war, daß er wenden würde, er steuerte indeßen seinen alten Cours wieder fort, und alsdann auch wir wieder den unsrigen."

Durch eine ausgebrochene Revolution wurde „Elisabeth Louise" im Jahre 1834 einige Tage in Callao aufgehalten, da der Kapitän die Schiffspapiere nicht in Ordnung bringen konnte. Von dem 1828 in Rio de Janeiro auf alle Handelsschiffe gelegten Embargo befreite der Superkargo Oswald die „Prinzeß Louise" unter Berufung auf deren Eigenschaft als „Königliches Schiff". Sie wurde während des englisch-chinesischen Krieges zu Anker vor Hongkong von chinesischen Strandbatterien beschossen und mußte schleunigst unter Segel gehen. 1848/49 wurden mehrere Seehandlungsschiffe durch die dänische Blockade längere Zeit in englischen Häfen festgehalten.

Es läßt sich verstehen, wenn nach glücklicher Heimkehr aus soviel Fährnissen ein poetischer Kapitän, Joh. Christ. Reintrok, unter die letzte Eintragung im Journal des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" in Hamburg am 24. September 1828 setzte:

Digitized by Google

„Mich hast Du auf Adler's Flügeln
oft getragen . . . Väterlich . . . .
auf der See und deren Hügeln
wunderlich errettet mich . . . . .
wenn schien alles zu zertrimmen[17])
ward doch deiner Hülf' ich innen
Tausend, Tausend Mal sei dir
guter Gott noch Dank dafür." R.

Ein Dankgebet, dessen Worte er wohl dem bekannten Kirchenlied einpaßte.

Das Vorbeisegeln an Land bot Angenehmeres, so der „Prinzeß Louise" bei Honolulu 1843 „hatten das Vergnügen zu bemerken, daß die Stadt Honolulu bedeutender und freundlicher aussah wie früher, daß mehrere Schiffe im Hafen lagen und 14 Stück außerhalb ankerten, fast alles Wallfischfänger, Amerikaner und Franzosen, und darunter zu meiner großen Freude ein Bremer Wallfischfänger, vielleicht der I. deutsche Wallfischfänger in diesen Gewässern. Ehre den Bremern, die schon längst allen deutschen Kaufleuten an Unternehmungsgeist übertroffen haben. Wenn sie hinreichend Seeleute gebildet haben kann dies ein einträgliches Geschäft für sie werden." Wer fühlt nicht aus den kaufmännischen Überlegungen und der mangelhaften Grammatik heraus das deutsche Herz Kapitän Rodbertus, das für die Ausbreitung der deutschen Seemacht so froh schlägt.

Auf der Heimreise von Kanton kamen bei der Insel Krakatau am 7. Februar 1834 „malaiische Fischer in einem kleinen Fahrzeuge an Bord und boten Früchte und Muschel feil, wovon einige gekauft wurden."

Angenehmer noch war es, wenn an Inseln, die am Wege lagen, die Reise zum Einnehmen frischer Kost und Ergänzung des Trinkwassers für kurze Zeit unterbrochen wurden, wozu die Sandwichinseln und St. Helena mit Vorliebe gewählt wurden. Schon auf seiner ersten Reise nach Kanton ankerte „Mentor" bei Oahu und nahm außer den Vorräten auch einen freiwillig die Mitreise begehrenden Hawaiier mit, der später nach Berlin gebracht wurde.

Unterm 20. August 1833 ist im Journal der „Prinzeß Louise" eingetragen auf 18° 12′ S Breite und 144° 12′ Westlänge: „Da die Reise bis hierher schon länger wie gewöhnlich gedauert, und bei jetziger Jahreszeit auch in der Folge kein rascherer Fortgang zu erwarten ist, so beschloß der Capitain auf den Sandwichinseln anzulaufen, um frisches Wasser einzunehmen." Am 25. August ankerte „Prinzeß Louise" dann auch bei

[17]) Aus dem Trimm d. h. aus der Ordnung kommen. D. V.

Digitized by Google

der Insel Oahu. Es war ein Sonntag und es durfte, weil an Land jede Arbeit verboten war, kein Wasser mit den ausgesetzten Schiffsbooten geholt werden. Am 2. September wurde die Reise nach Manila fortgesetzt. Auf der Rückreise von China lief dies Schiff fast stets St. Helena an, wo damals noch die Erlaubnis zum Ankern durch einen Steuermann vom Gouverneur eingeholt werden mußte. Das Schiff lag so lange beigedreht, bis das ausgesetzte Boot die Erlaubnis brachte. Auch „Mentor" nahm dort 1824 Trinkwasser ein.

War die Reise besonders lang gewesen und erforderte der Gesundheitszustand an Bord frische Lebensmittel, so nahm man die Gelegenheit zum Einkauf, wie sie sich bot, wahr, wie z. B. „Christian" im Englischen Kanal am 26. September 1824 10 Uhr vormittags in der Nähe von Hastings ein Boot für 2 £ annahm, um den benötigten Proviant von Land zu holen und einen Mann zum Einkauf mitgab, der mit den ersehnten Eßwaren um 1 Uhr nachmittags zurückkehrte. Auf diesem Schiff fehlte es auch einmal an gebranntem Wasser. Am 24. März findet sich die Eintragung: „Da wir Mangel an Getränk hatten, so wurde auf des Kapit. Geheiß die Hintere Luke geöffnet und aus einem der beyden p Fracht an Bord habenden Brandtwein Fässern 1 Anker entnommen und fanden wir zwar, daß $2^1/_2$" Rheinländisch an diesem Faß fehlte." An Wasser scheint es aber nicht gefehlt zu haben, nur an gebranntem, denn am 23. April holte man zwei Fässer mit frischem Wasser aus dem Raum. Daß man unter Umständen auch das kostbare Trinkwasser der Erhaltung der Ladung und des Schiffes opferte, zeigt folgende Begebenheit. Auf „Prinzeß Louise" hatten sich auf der Ausreise im Jahre 1842 die Ratten sehr bemerklich gemacht. In Callao, wohin das Schiff von Valparaiso versegelt war und die Ladung gelöscht hatte, räucherte man das leere Schiff aus und fand 500—600 tote Ratten und noch zehn lebende Junge. Die Räucherung wurde sofort wiederholt und brachte auch diese zur Strecke, was „das Schiff endlich von dieser Pest befreite. Diese große Anzahl Ratzen hatte bedeutend von unserm Proviant verzehrt und war gefährlich fürs Schiff wenn sie um Wasser zu bekommen durchgefressen hätten. Um dies abzuwenden hatten wir seit Santos täglich auf 3 Stellen Trinkwasser gegeben, welches vereint mit dem Proviant sie so gut gestimmt hatte, daß sie sämmtliche Ladung mit Durchnagen der Kisten verschonten."

Den schweren eintönigen Dienst an Bord unterbrachen die festlichen Feiern des Königsgeburtstages und des Geburtstags des Kronprinzen, die auch in See gewissenhaft inne gehalten wurden. Beschränkte man sich in See auf das Heißen der Gaffel- und der Toppflaggen, so wurde im Hafen das Schiff mit allen Flaggen vom Klüverbaum über die

Digitized by Google

Bramtoppen bis zum Heck geschmückt. Mittags wurde stets der Königssalut gefeuert, die Mannschaft erhielt bessere Beköstigung, so auf „Prinzeß Louise" in St. Thomas am 3. August 1832: „Feierten Sr. Majestät des Königs von Preußen Geburtstag. Feuerten Mittags und Abends einen Königl. Salut von 21 Schuß. Die Mannschaft wurde aufs beste regaliert."

„Mentor" feierte am 3. August 1825, ungeachtet des sehr stürmischen Wetters, südlich der Linie in der Nähe der Inseln Trinidad und Martin Vaz Königsgeburtstag, und den Geburtstag des Kronprinzen in Rio de Janeiro: „feyerten das Geburtstagsfest Sr. Majestät (!) Unseres Kronprinzen Friedr. Wilhelm von Preußen. Flaggten das ganze Schiff, und gaben eine Kanonensalve von 21 Schüßen. Der Herr Teremin, Preußischer Consul allhier war mit einer großen Gesellschaft gegenwärtig und es wurde die Königl. Familie das Vivat gebracht."

„Kronprinz von Preußen" „feierte am 15. Oktober 1827 in Bordeaux nach der empfangenen Vorschrift den Geburtstag des Kronprinzen K. H. durch Heißen aller Flaggen und durch festliche Bewirtung des Schiffsvolks."

Am 3. August 1828 lag er in Havanna, „wir feierten den Geburtstag Sr. Majestät des Königs auf eine diesen für uns so festlichen Tage höchst angemessene Weise." Im Atlantischen Ozean am 3. August 1831 berichtet das Journal: „Feyerten den Geburts Tag, Seiner Maiestäth Friederich Wilhelm dr III te König von Preußen, unser allergnädigster König und Herrn, zu Mittag hatten die Matrosen doppelte Rationen von Fleisch, Kartoffeln und einige Bouteillen Wein. Abens Butter und Punsch zum Trinken soviel ihnen dienlich wahr," und am 15. Oktober im Hafen von Havanna: „Des Morgens heißeten alle unsere Flaggen, wie auch die Holländischen und Bremer Schiffe hatten ihre Flaggen auf zu Ehren Seiner Königl. Hoheit dem Kronprinz von Preußen. 12 Uhr Kahm der Königl Preußischer Consul in Uniform, in Begleitung des Kaiserlichen Rußischen Consul und einige deutsche Herrn an Bord und Gratulierten zu Seiner Königl. Hoheit Geburtstag worauf wir die Gesundheit Sr. Königl Hoheit dem Kronprinz v. Preußen, dan Seiner Majistaet dem König von Preußen und hierauf die Gesundheit Seiner Kaiserlich Mayistaet von Rusland tranken." Man sieht es der Handschrift an, welche Mühe dem patriotischen Kapitän die Eintragung so vieler hoher Titel machte und empfindet mit, wie hoch er sich in seiner Eigenschaft als Preuße und Kapitän des Königlichen Seehandlungsschiffs, bei dem das hohe Geburtstagskind Pate gestanden hatte, durch den Besuch der Konsuln gehoben fühlte.

Am 3. August 1832 auf der Heimreise von Havanna heißt es: „Feyerten das Geburtsfest Sr. Königlichen Majestaet Friedrich (!) der

Digitized by Google

III. König von Preußen," 1833 auf der Ausreise nach St. Thomas in Sicht von Lizard: „Feyerten das Geburtstagsfest Sr. Majestät unseres geliebten Königs Friedrich Wilhelm der III. König von Preußen."

„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" schreibt, nachdem das Schiff am 3. August 1829 vor Vlissingen geankert hatte: „Der Geburtstag Sr. Königl. Majestät .... mit Kanonen Salben gefeiert", 1833 in New Orleans: „Feyerten Königs Geburts Tag Sr. Königl. Majestät Fr. Wm. 3te", und „schmückten am 15. Oktober 1828 im Hafen das Schiff mit Flaggen zur Geburtstagsfeier des Kronprinzen". „Prinzeß Louise" meldet nach Verlassen des Hafens von New York in See am 3. August 1828: „Um 8 Uhr wurden alle Flaggen geheißt und um 9 Uhr gaben wir 9 Kanonen Schüsse um den Geburtstag unseres Königs zu feiern."

Waren die Seehandlungskapitäne auch nicht in der höfischen Etikette bewandert, sie waren durch und durch königstreue Männer, so unbeholfen sie auch ihren vaterländischen Gefühlen Ausdruck gaben. Sie waren stolz darauf, durch ihre Stellung in näherer Beziehung zum Königshause zu stehen, dessen Glanz auf ihre Schiffe ausstrahlte und ihr Ansehen in den fernsten Ländern hob.

Zum Einhalten des Seegebrauchs, das den Kapitänen vorgeschrieben war, gehörte auch die Teilnahme an öffentlichen Festen in den fremden Häfen durch Flaggenschmuck und Ehrenschüsse. „Mentor" flaggte am 12. Oktober 1825 in Rio de Janeiro über die Toppen zu Ehren der Feier der Krönung Dom Pedros zum Kaiser von Brasilien und feuerte 21 Ehrenschüsse. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" verfuhr am 24. August 1829 in Antwerpen ebenso zur Feier des Geburtstags „Sr. Majestät von Holland". In Hamburg wurde am 18. Oktober 1828 auf dem Schiffe nicht gearbeitet, „weil die Schlacht von Belle Alliance (recte Leipzig D. V.) heut als ein Feststag angekündet wurde."

Auch die Staatsoberhäupter und Konsuln wurden entsprechend dem Seebrauch geehrt. So „salutierte den König der Sandwich Inseln mit 17 Schuß, welches sogleich mit derselben Anzahl Schuß vom Fort erwiedert wurde" „Prinzeß Louise" beim Ankern auf der Reede von Honolulu am 24. Juni 1831. Der Preußische Konsul war in Rio de Janeiro an Bord des Schiffes, „bei dessen Abfahrt wir 11 Schüsse lösten". Dem Hamburger Konsul in Callao wurde beim Vonbordgehen „die übliche Salute von 15 Kanonenschüssen gegeben."

Als am 2. April 1831 in Arica der peruanische General Guicochea das Schiff besuchte, wurde er beim Vonbordgehen „mit 11 Kanonen-

Digitized by Google

schüssen salutiert, worauf die Peruanische Kutter-Brigg Congreßo 11 Kanonenschüsse erwiederte."

Im Hafen fehlte es den Seehandlungsschiffen nicht an Besuchern, die einesteils das schöne Aussehen der Schiffe, anderseits die von ihnen geführte Flagge an Bord führten. Auf Mitglieder der Generaldirektion, vielleicht gar Präsident Rother selbst, scheint sich die Eintragung im Journal des „Kronprinz von Preußen" am 11. September 1829 in Hamburg zu beziehen: „mittags hatten wir Herren und Damen aus Berlin an Bord, heißten die Flaggen auf."

Als „Kronprinz von Preußen" im September 1842 in Rio de Janeiro zu Anker lag, hatte er die Ehre des Besuches des Prinzen Adalbert von Preußen, des spätern ersten Admirals der Preußischen Marine, der sich auf einer Reise dort aufhielt, wie der Prinz in seinem Reisetagebuche selbst verzeichnete. Die Besichtigung muß sehr eingehend gewesen sein, da auch Bemerkungen über Einzelheiten des Takelwerks angefügt sind.

Solche hohe Besucher wurden ganz im Sinne Rothers ihrem Stande und der Stellung der Seehandlungsschiffe als „Königliche" entsprechend an Bord aufgenommen und bewirtet.

Im März 1850 hatte „Preußischer Adler" die Ehre, die in Hamburg und Altona anwesende Generalität, darunter den Herzog von Württemberg, zu einem Frühstück an Bord zu sehen. Die Herren hatten den Wunsch geäußert, das als Preußisches Seehandlungsschiff und wegen seiner ausgezeichneten Schönheit die allgemeine Aufmerksamkeit erregende Schiff zu besuchen. Generalkonsul O'Swald war der Übermittler des Wunsches und im Sinne und nach Weisungen Rothers „bei solchen Vorkommenheiten die betreffenden höchsten und hohen Herrschaften mit den ihrem Range gebührenden Aufmerksamkeiten an Bord der Königlichen Seehandlungsschiffe zu Ehren des hohen Instituts zu empfangen" wurden die Herrschaften vom Kapitän Schütt aufgenommen. Die Generaldirektion, der Rother nicht mehr vorstand, beanstandete die Zahlung der Rechnung über das Frühstück nebst Wein für 20 Personen, weil sie auf O'Swald ausgestellt war und erst dessen energischer Hinweis darauf, daß er lediglich die Bestellung vermittelt und nur als Gast teilgenommen habe, und daß der Preußische Rechnungshof wohl kaum solche aus ähnlichen Anlässen wiederkehrende Ausgabe monieren könne, ohne der hohen Stellung der Seehandlung und der Ehre der Preußischen Vertretung im Auslande Eintrag zu tun, vermochte sie zur Anweisung der 101 Mark Banko 8 Schilling, jedoch nur unter der Bedingung, daß deswegen von der Obersten Rechnungsbehörde seinerzeit kein Monitum erhoben werde.

Digitized by Google

10. Die Schiffsführung.

a) Allgemeines.

Gab die Seehandlung auch den Führern ihrer Schiffe eine allgemeine Dienstanweisung, bestimmte Befehle für das Reiseziel, die Ablieferung der Ladung und die Rückladung mit auf den Weg, so konnte sie ihnen doch über diesen nichts vorschreiben und mußte seine Wahl der seemännischen und nautischen Erfahrung der Kapitäne überlassen. Sie sicherte sich zwar ein gewisses Aufsichtsrecht, indem die vom Kapitän und Obersteuermann unabhängig voneinander geführten Journale ihr nach der Heimkehr vorgelegt werden mußten und auch einer genauen, von dem damit beauftragten Beamten bescheinigten Durchsicht unterzogen wurden, aber diese Aufsicht beschränkte sich auf Feststellung von Abweichungen in den beiden Journalen, Kritik über den Reiseweg konnte nicht geübt werden. Den Kapitänen standen alle damals gebräuchlichen nautischen Instrumente, meist zwei Chronometer, nautische Jahrbücher, eine reiche Seekartensammlung und die englischen Segelhandbücher zur Verfügung. Diese beruhten auf jahrhundertelangen Erfahrungen, die auf den üblichen Seglerreisen gesammelt waren. Die Sonde der Wissenschaft war an sie noch nicht gelegt, die grundlegenden Arbeiten Maurys begannen erst 1845, Heinrich Berghaus' physikalische Karten beruhen zum Teil auf den Beobachtungen der Seehandlungsschiffe, Buys-Ballot stellte das nach ihm benannte Gesetz, das die Wechselbeziehungen zwischen Luftdruck und Luftbewegung begründet, erst 1857 auf. So diente das Barometer dem Schiffsführer nur als Sturmwarner, nicht als Wegweiser, wie er das windlose Hochdruckgebiet und das stürmische Niederdruckgebiet vermeiden und durch Ausnutzung der günstigen Winde seine Reisen beschleunigen konnte.

Günstiger lagen die Verhältnisse für den astronomischen Teil der Schiffsführung. Die Chronometer besaßen schon eine verhältnismäßig große Zuverlässigkeit im Gange, so daß sie ziemlich richtig die Zeit des ersten Meridians angaben, deren man zur Bestimmung der geographischen Länge auf See aus der durch Gestirnsbeobachtung gefundenen Ortszeit nicht entraten kann. Fehlte auch noch das Netz der Zeitsignalstellen, das jetzt die Küsten umspannt, so konnte doch der Kapitän mit dem jedem Schiff mitgegebenen künstlichen Horizont, an Land bei bekannter Länge, deren Genauigkeit damals allerdings noch vielerorts zu wünschen ließ, durch Beobachtung gleicher Sonnenhöhen vor- und nachmittags den Chronometerstand und -gang, d. h. den Unterschied seiner Zeitangabe gegen die Zeit des ersten Meridians und den täglichen Gewinn oder Verlust im Gang, feststellen. Die Beobachtungs- und Berechnungsmethoden und die zur Anwendung erforderlichen Tafeln

Digitized by Google

hatte die Wissenschaft für alle Bedürfnisse zur Verfügung gestellt. Sumners Entdeckung der Standlinienmethode war zwar schon 1837 erfolgt, ihre Kenntnis aber noch wenig verbreitet. Der Wegweiser des Seemanns, der Kompaß, war noch nicht das feine Instrument von heute, seine magnetischen und mechanischen Eigenschaften nicht so erforscht, dafür wurde er aber auf den Holzschiffen wenig von dem im Eisenwerk des Schiffes vorhandenen Magnetismus gestört, seine örtliche Ablenkung aus dem magnetischen Meridian war gering; die magnetische Deklination oder Mißweisung war in den Seekarten mit für die Praxis genügender Genauigkeit angegeben.

Diese Verhältnisse müssen wir berücksichtigen, wenn wir die Schiffsführung der Seehandlungskapitäne kritisch untersuchen wollen. Als Unterlage dienen uns die Schiffsjournale, die alle erforderlichen Eintragungen enthalten. Ein bestimmtes Muster für diese Bücher scheint die Seehandlung nicht vorgeschrieben zu haben, wir finden verschiedene Formate und innere Einrichtung. Alle enthalten Spalten für die Wachen, N Nachmittags-, A Abend-, E Erste (Nacht-), Z Zweite (Nacht-), M Morgen-, V Vormittagswache. Da jede Wache vier Stunden umfaßt, so ist für jede Stunde eine wagerechte Linie vorhanden, die in senkrechter Spalte mit der betreffenden Stundenzahl bezeichnet ist. Dann folgen senkrechte Spalten für den Kurs, die Abdrift, die zurückgelegte Strecke in Seemeilen, den Wind, und für Bemerkungen. Querüber sind Räume abgeteilt für die Ergebnisse der Logrechnung nach Kurs und zurückgelegter Entfernung in den 24 Stunden, von Mittag zu Mittag, das Etmal, und den aus dieser Rechnung abgeleiteten und den aus astronomischen Beobachtungen berechneten Schiffsort am Mittag, das gegißte und das observierte Besteck, deren Unterschied unter der Rubrik Strömung nach Richtung und Betrag im Etmal eingetragen wird, für die Ablenkung des Kompasses, Barometer- und Thermometerstand am Mittag. Anlage 21 zeigt ein gebrauchtes Muster, jede Seite enthält den Vordruck für zwei Tage. Da die nautischen Berechnungen nach astronomischer Zeit ausgeführt werden und der astronomische Tag mit der obern Kulmination der Sonne um Mittag beginnt, so gilt die erste wagerechte Linie für 1 Uhr nachmittags und so fort bis 12 Uhr mittags des folgenden Tages. Diese Anordnung ist allen Journalen gemeinsam, dagegen zeigen einzelne Abweichungen, indem z. B. senkrechte Spalten für die stündliche Eintragung des Barometer- und Thermometerstandes zugefügt sind, auch solche für die Wassertemperatur. Die Angabe von Windstärken nach der Beaufortskala findet sich nur in einem Journal, in den übrigen ist die Windstärke unter Bemerkungen eingetragen, als still, flau, variabler, ganz leichter, leichter, ordinärer, ebener, frischer, lebhafter, forscher,

Digitized by Google

starker Wind, frische Kühlte oder Külte, frische Brise, Böen oder Beuen, heftige Böen, auch Beugen, grausam böig, furchtbar starker Wind, Sturm, fürchterlicher, grausam starker, fliegender Sturm, Orkan, grausam tobender Orkan. Das Wetter wird ebendort bezeichnet als gutes Wetter, sternklare, sternhelle, wolkige, bezogene, dicke Luft, mit schwarzen, dicken Wolken besetzt, heftige Böen, harter Regen, Regenböe, Gewitter mit Donner und Blitz, abklärend. Über den Zustand der See wird ausgesagt: frische Seespritzung, die See schwoll stark an, der Seegang wurde immer grausamer, über ihre Wirkung auf das Schiff: Stampfen, Wracken, Schlingern, das Überkommen von Seen ist ausführlich beschrieben.

Das Journal der „Danzig", Kapitän D. F. Klawitter, geführt vom Steuermann M. Böhrendt, 1836, hat auf der ersten Seite eine Liste der im Journal benutzten Zeichen und Abkürzungen. Die Segelführung wird bei Beginn und Ende des Etmals dadurch angezeigt, daß auf drei nebeneinanderstehenden senkrechten Linien, deren linke den Besan-, mittlere den Groß-, rechte den Fockmast darstellt, durch Zahlen von oben nach unten die Raasegel angeführt werden: 1 Skysegel, 2 Oberbramsegel, 3 Bramsegel, 4 Marssegel, 5, 6, 7 ein, zwei, drei Reffe in den Marssegeln, 8 Untersegel, 9 gereffte Untersegel; n Besan-, v Vorstengestagsegel, i Klüver an der Nock des Klüverbaumes gesetzt, i- auf $^3/_4$, i- auf $^1/_2$, i/ auf $^1/_4$ des Baumes erscheinen links und rechts von den Senkrechten. Das Einnehmen von Segeln wird durch einen Haken unter der Zahl angegeben, das Führen und Bergen von Leesegeln unter „Bemerkungen" eingetragen. Zur Bezeichnung der Windstärke werden die Zahlen der Beaufortskala angewendet, die meteorologischen Vorgänge durch Zeichen dargestellt: ⌒ klar, ◡ bezogen, ◡̄ gemischt, ⁓ Nebel, ⁓⁓ starker Nebel, ||||| Regen, ||||| starker Regen, *** Schnee, °°° Hagel, ⇝ Blitz, ⁘ Gewitter. Für Schiffsmanöver werden Zeichen benutzt. ⊲ Wenden über Steuerbord, ⊳ Wenden über Backbord, ⊳⊙ Halsen über Steuerbord, ⊲⊙ Halsen über Backbord. Das ganze Journal ist handschriftlich in seinem Schema hergestellt.

Diese Einführung von Zeichen ist ungemein praktisch, ähnliche wurden auch in den Logbüchern der Marine später angewendet.

Zu den regelmäßig unter Bemerkungen eingetragenen Angaben gehört beim Verlassen des Hafens der seetüchtige Zustand und der Tiefgang des Schiffes vorn und hinten, das Schließen der Ladeluken z. B. „verließen mit einem dichten seetüchtigen Schiff mit dichten Luken den Hafen", oder: „Unser Schiff war dicht und heil und stark, die Luken, Pumpen und Masten mit doppelte Kragens und Bresennings versehen, auch mit gutem Proviant, tüchtiger Mannschaft, und was sonst auf solcher Reise von nöthen, mit allem hinreichlich und gut versehen," oder „gingen

Digitized by Google

mit einem dichten wohlversehenen guten Schiff in See," das Aufsetzen der Anker, Verstauen des Kabels oder der Kette, die letzte Peilung des Landes, bei Annäherung an Land der Gebrauch des Lots, die erhaltene Tiefe und Grundart, das Einschäkeln der Ankerkette oder Einbinden des Ankertaus, das Absetzen der Anker, in See vor Dunkel- und nach Hellwerden, was in Sicht ist, stets das Lenspumpen, d. h. das Auspumpen des Sickerwassers aus dem Raum, oder „das Schiff ist dicht".

Im übrigen wurden alle wichtigen Vorkommnisse in- und außerhalb des Schiffes, die von Bedeutung für den Schiffskörper, die Takelung, die Ladung, die Bemannung, wichtig für die Schiffsführung sind, wie Havereien, Verluste oder Erkrankungen des Schiffsvolks, Übertretungen und ihre Ahndung, Sichten und Aussichtkommen des Landes, astronomische Beobachtungen zur Kontrolle der Chronometer eingetragen, so daß das Journal vollständige Auskunft über die Schiffsführung und den Schiffsbetrieb gibt, und auch als Urkunde bei Verklarungen und Untersuchungen diente, wie z. B. das des „Kronprinz von Preußen", Kapitän Siewert, über die Reise von Swinemünde nach Jamaika und zurück vom 7. November 1836 bis 21. März 1837, das über dem am Schluß eingehefteten Siegel und Unterschrift der Königlichen Schiffahrts-Kommission die Eintragung enthält: „Vorstehendes Journal ist der unterzeichneten Behörde heut eingereicht worden. Swinemünde, den 16. Mai 1837."

Der erste Direktor der deutschen Seewarte, Wirklicher Geheimrat Dr. Georg v. Neumeyer, Exzellenz, hat im Herbst 1895 die in der Seehandlung aufbewahrten Journale ihrer Schiffe geprüft und in dem darüber aufgenommenen Protokoll bemerkt, daß sämtliche Journale gut geführt sind, aber wegen mangelnder Angaben über Windstärken und Thermometer meteorologisch von untergeordneter Bedeutung sind. Auf seine Bitte sind die Journale der „Prinzeß Louise", die von Berghaus zu seinem Werke benutzt sind, an das Archiv der Seewarte überwiesen worden.

Das Urteil des hervorragenden Gelehrten habe ich in meiner von andern Gesichtspunkten ausgehenden Prüfung voll bestätigt gefunden. Daß die Journale meteorologisch von untergeordneter Bedeutung sind, hat seinen Grund in der Zeit, aus der sie stammen, in der die maritime Meteorologie noch in den Kinderschuhen stak. Was für die Meereskunde aus ihnen herauszuholen ist, hat Heinrich Berghaus ans Licht gebracht. Auf diesen Schiffsjournalen gründen sich die Untersuchungen über die Schiffsführung der Seehandlungskapitäne.

b) Der seemännische Teil.

Die Handhabung des Schiffes unter allen Verhältnissen der See und des Windes wurde den Schiffsführern durch die zahlreiche, aus befahrenen

Digitized by Google

und häufig jahrelang auf demselben Schiffe miteinander eingefahrenen Seeleuten bestehende Besatzung, die guten Schiffsformen, den festen Bau, das stets auf der Höhe der Leistungsfähigkeit erhaltene Takelwerk erleichtert. War der Schiffsführer ein tüchtiger Seemann, so konnte er aus Schiff und Besatzung das Höchste herausholen. Daß sie das taten, beweist z. B. der Gebrauch von Leesegeln bei jeder sich bietenden Gelegenheit. Das Setzen und Bergen dieser Hilfssegel an den Seiten der Raasegel ist ein schwieriges Manöver, das zur Zeit, da die Kriegsschiffe weitere Reisen noch unter Segeln zurücklegten, ein Kriterium der seemännischen Ausbildung der Besatzung war. Es setzt ein genaues Einspielen der einzelnen bei dem Manöver beteiligten Personen voraus. Wir lesen, daß Kapitän Schooff beim Aussegeln aus der Elbe mit „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" im Juli 1834 eben frei von Altona Leesegel setzte, daß selbst im Winter in der Nordsee von Seehandlungsschiffen Leesegel gefahren wurden. Das Auskreuzen aus der Elbe, wenn auch mit Lotsenhilfe bei widrigem Winde, stellte starke Anforderungen an den Kapitän, der Schlepperhilfe verschmähte. Oft mußte man bei stürmischem Winde oder gar Eisgang ankern, um bessere Verhältnisse abzuwarten, wie „Prinzeß Louise", Kapitän Rodbertus, im November 1836 bei stürmischem Nordwest vor Cuxhaven.

Da der Ankerplatz nicht günstig war, und das Wetter drohend aussah, so wurde mit Eintritt der Ebbe Anker gelichtet, um weiter aufwärts einen geschützteren Ankerplatz zu suchen. Beim Lichten des zweiten Ankers brach der Pallkasten des Bratspills und infolgedessen sofort auch die Kraftwinde. „Da nun das Bratspill in der Mitte keine Haltung mehr hatte, so zerbrach dasselbe am Steuerbord-benting. In diesem Augenblick hielt das Anker noch immer fest, weshalb wir Anstalten machten, dasselbe durch das Gangspill zu lichten, wurden dieser Arbeit aber enthoben, indem eine starke Welle das Schiff mit solcher Kraft faßte, daß die Kette zersprang. Wir mußten sofort segeln und gingen bis Brontsand zurück, woselbst wir ankerten."

Am 15. ging das Schiff dann weiter bis Sinnfleth zurück und zu Anker. Der Kapitän fuhr mit dem Boot nach Blankenese und mit Wagen nach Hamburg, um ein neues Spill zu bestellen. „Dort angekommen fand ich bei unserm Schiffsbaumeister kein Stück Holz vor (es mußte erst von den Holzhändlern gekauft werden) und bei keinem der Schiffschandlern (Schiffshändler, d. h. Händler mit Schiffsausrüstungsstücken. D. V.) oder der Eisengießereien eine Kraftwinde fertig. Zufällig wurde am folgenden Tage in der Gießerei des Herrn Parleberg gegossen, und auf mein dringendes Ersuchen goß er die beiden Spillkränze und Nipper zu einer Kraftwinde für die P. L. Das übrige Eisen-

Digitized by Google

gerät von der alten Kraftwinde wurde diesem angepaßt. Hatte das nicht geschehen können, so würde das Schiff haben segeln müssen ohne diese Maschine. (Schöner Zustand des 1. Hafens Deutschlands)" fügt der mit Recht über diese Zustände des Schiffsausrüstungswesens empörte Kapitän in Klammern an.

Am 2. Dezember 1829 mußte „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", der in Ballast von Swinemünde kam, wegen Eisgangs und Sturmes auf der Elbe vor Cuxhaven ankern. Bei Ebbe fiel das Wasser so stark, daß das Schiff auf Grund stieß, außerdem wurde es von einer einsegelnden Lotsengaliot angesegelt und ihm einiger Schaden zugefügt, trotzdem gelang es dem Kapitän Schooff, das Schiff aus dieser gefährlichen Lage zu befreien und in den aufgeeisten Hafen zu bringen, wo es in Gesellschaft von über 100 Schiffen durch das Eis bis Mitte März festgehalten wurde.

Demselben Schiff, unter Führung des Kapitän Reintrok, brach beim Ankerlichten vor Antwerpen am 4. August 1829, ehe noch die Segel standen, der Ankerschaft, so daß es Gefahr lief, auf die Bänke zu treiben. Der Entschlossenheit des Kapitäns, der eiligst Segel setzen ließ und „Gott Dank es glückte, kriegte die Segel gesetzt, um mit dem Schiff manöverieren zu können" gelang es, das Schiff glücklich in den Hafen zu bringen.

Kapitän Reintrok bewies auch später echte Seemannschaft beim Kielholen des Schiffes in Swinemünde, das er nach Abmusterung der Mannschaft mit angenommenen Schauer- und Zimmerleuten in drei Tagen ausführte. Das Kielholen ist eine sehr schwierige und gefährliche Arbeit, bei der das bis auf die Untermasten abgetakelte Schiff unter Benutzung der Masten als Hebel mit starken Flaschenzügen auf die Seite gelegt wird, es ist in Häfen, wo kein Dock vorhanden ist, das einzige Mittel, um Ausbesserungen am Schiffsboden vorzunehmen. Um den Druck der Masten zu verteilen, müssen sie gegen die Schiffsseiten und das Deck abgestützt werden. Dies geschah im vorliegenden Falle am ersten Arbeitstage, am folgenden wurden die Gienblöcke an den Masten befestigt und die Giens geschoren, die Landfesten des Schiffs gesichert, so daß am dritten Morgen unter Mitwirkung von vier weiteren Arbeitern mit dem an Land aufgestellten Spill bei Windstille das Schiff so weit heruntergehievt werden konnte, daß der Kiel über Wasser kam. Zwei Kupferplatten wurden ersetzt, durch Fieren (Nachlassen) der Giens richtete sich das Schiff wieder auf, am vierten Tage wurden die Vorbereitungen entfernt.

Fehlten Schleppdampfer, war das Verwarpen mit Ankern und Leine wegen der Bodenbeschaffenheit oder starken Stromes, das Aufkreuzen gegen den Wind in engen Revieren nicht tunlich, so brachte man das Schiff

Digitized by Google

durch „Backen und Füllen" mit dem Strom gegen den Wind vorwärts, wie Kapitän Schütt den „Preußischen Adler" 1846 von Whampoa nach Kanton auf dem Perlflusse. Das Manöver besteht darin, daß man das Schiff unter Marssegeln, Klüver und Besan quer zum Strom legt und es durch Backstellen (gegen den Wind so stellen, daß die Segel auf Rückwärtsgang wirken) und Vollbrassen der Segel in dieser Lage hält, so daß es frei von etwaigen Untiefen bleibt und vom Strom gegen den Wind befördert wird, es setzt genaue Kenntnis der Manövereigenschaften des Schiffes, guten seemännischen Blick und schnellen Entschluß voraus. Nur für New Orleans war den Kapitänen bei widrigem Wind die Annahme eines Schleppers vorgeschrieben. In der Instruktion für den Kapitän des „Mentor" für die Fahrt nach New Orleans vom 12. November 1830 heißt es zu 4: „Da, wie es Ihnen bekannt sein wird, die Strömung auf dem Mißisippi-Fluße sehr stark ist, und daher, wenn nicht ein starker günstiger Wind weht, Schiffe oft mehrere Wochen kreuzen müßen, ehe sie New Orleans erreichen, so werden Sie sich nöthigenfalls eines Dampfschiffes zum Hereinschleppen des Schiffes bedienen müssen, doch haben Sie solches auf das billigste zu bedingen."

Wie die Fahrt durch die Engen der Ostsee, so erforderte nicht minder die Führung des Schiffes bei westlichen Stürmen in der Nordsee ganze Männer. Oft war es in solchen Fällen nötig, „Segel zu preßen", d. h. mehr Segel zu führen als bei der Windstärke angemessen ist, um die Fahrt des Schiffes zu vermehren und dadurch die seitliche Abdrift zu vermindern, damit es von den gefährlichen Sänden vor dem Eingang des Kanals frei bliebe, wie „Kronprinz von Preußen", Kapitän Wallis, im November 1827, „Elisabeth Louise" im Dezember 1828 und 1831, „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Riekeles, im Mai 1836, wobei infolge des Segeldrucks eine Planke unter der Fockrüst, an der die seitlichen Haltetaue der Masten, die Wanten befestigt sind, ausbrach. Im Dezember desselben Jahres gelang es dem Kapitän nicht, die Sände zu meiden, das Schiff ging mit Mann und Maus unter.

Schiffen, die bei westlichen Stürmen aus der Ostsee in die Nordsee gehen, droht die Gefahr, an die westjütische Küste, den „Kirchhof der Schiffe", getrieben zu werden, wie im Oktober 1884 die deutsche Kriegsbrigg „Undine". Um dies zu vermeiden, muß häufig ein norwegischer Nothafen aufgesucht werden, wie in richtiger Erkenntnis der Lage „Prinzeß Louise" und „Christian" taten, die sich am 1. Dezember 1825 in Sandwick trafen. Am folgenden Tage segelten sie zusammen aus, doch schon nachmittags kam wieder stürmischer südwestlicher Wind auf, so daß Kapitän Schuchard vom „Christian" beschloß, nochmals einen norwegischen Hafen aufzusuchen. „Um $^1/_2$6 machte Prinzeß Louise ein

Digitized by Google

Signal durch einen Schuß und eine Laterne, worauf wir beiderseits auf einander zusteuerten und beschloßen die Kapitäns zusammen einen Hafen einzulaufen", dies war Gammel Hellesund, das sie bis März 1826 festhielt. Auch „Merkur", Kapitän Meyer, lief im November 1847 einen norwegischen Nothafen an.

Anderseits boten die Ankerplätze in den Downs an der englischen Südostküste oder der Hafen von Dover den Schiffen Gelegenheit, günstigen Wind zum Durchsegeln des Englischen Kanals abzuwarten, wenn westliche Stürme das Aufkreuzen verhinderten und Schiff und Mannschaft überanstrengten. Aus diesem Grunde ankerte „Kronprinz von Preußen", Kapitän Wallis, im November 1827 in Dover, „Elisabeth Louise" Ende Dezember 1828 in Torbay, „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Reintrok, im Januar 1829 in den Downs. Dieser Ankerplatz wurde auch von ersterem Schiff im Mai 1839 aufgesucht, wegen starken Ostwindes und dicken Wetters, welches das Auskreuzen nach der Nordsee verhinderte. Bei vorübergehendem Aufklaren bekam man das Godwinsand Feuerschiff ganz nahe in Sicht, daher: „befanden, das während der Segelung von 7 Stunden nichts gewonnen und das Schiff mit den Starken contreren Wind u. dickes neblichtes Wetter zwischen den Banken in Gefahr war hielten ab und gingen $3^1/_2$ unter Dunkeneß Feuer für das Dalins-Anker und Kette zu Anker." Der schwere Oststurm hielt fünf Tage an. Derartige Reiseunterbrechungen erforderten eingehende Erwägung des Für und Wider, mit dem Ankern gewann man zwar eine gewisse Sicherheit für Schiff und Ladung, erlitt aber ebenso sicher Zeitverlust, der unter Umständen größer sein konnte als das Durchhalten, ihre Entscheidung erforderte sicheres seemännisches Urteil. Als Gegensatz ist anzuführen, daß „Prinzeß Louise", Kapitän Rodbertus, am 19. November 1836 von Hamburg ausgelaufen, durch schwere Stürme in der Nordsee und im Englischen Kanal so lange aufgehalten wurde, daß er gezwungen war, zur Auffüllung des Trinkwassers für die Reise nach China am 13. Dezember Portsmouth anzulaufen und dort auch noch bis zum 20. durch westliche Stürme festgehalten wurde.

Stand stürmisches Wetter in Aussicht, so wurden bei Zeiten die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln getroffen. Ehe sie in das Sturmgebiet des Kap Horn eintraten, ersetzten die Schiffe die langen Bram- und Oberbramstängen, wie sie „Prinzeß Louise" zeigt, durch kurze Bramstängen, sogenannte Trommelstöcke, wie „Mentor" auf unserm Bilde. Auch beim Eintritt in das Taifungebiet der ostasiatischen Gewässer geschah dies. „Prinzeß Louise" schreibt im September 1833 auf der Reise nach Manila in der Nähe der Ladronen: „nahmen den Vorbramstang und Rah sowie G(roß) Oberbramrah an Deck. Nicht sowohl dieses

Digitized by Google

und der vorhergehenden Stürme wegen wurden die Bramstangen und Rahen an Deck genommen, sondern weil wir bei dieser Jahreszeit leicht einen Typhoun erhalten konnten, und damit wir dann nicht ganz unvorbereitet wären." Auf ihrer ersten Reise nach Kanton hatte sie nicht nur zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen, sondern, um die Taifunzeit vorübergehen zu lassen, vom 18. September bis 16. Oktober 1831 in Cavite bei Manila geankert. Die Sorge für die gebrauchsfähige Instandhaltung des Takelwerks setzte auch in gutem Wetter nicht aus, täglich wurde das stehende und laufende Gut nachgesehen, um schamfilte (angescheuerte) Stellen zu entdecken, die die Haltbarkeit des Tauwerks gefährdeten, und den Schaden zu beseitigen. Im Passat wurde das durch die Hitze gereckte stehende Gut (die Haltetaue der Masten) nachgesetzt, im Hafen das ganze Takelwerk überholt. Dort stagte man auch die Masten (änderte ihren Fall, die Neigung gegen die Senkrechte), um die Segelfähigkeit und Manövrierfähigkeit des Schiffes zu verbessern, wie z. B. auf „Merkur" im November 1847 in London. Um die Schlingerbewegungen der 1843 in Ballast fahrenden „Prinzeß Louise" leichter zu machen, heißte man die leeren Wasserfässer aus dem Raum an Oberdeck, befestigte sie dort und füllte sie mit Salzwasser, „um den Schwerpunkt des Schiffes zu heben und dadurch das Schlengern".

Schwere Stürme schufen trotz aller Sicherheitsmaßnahmen manchmal kritische Lagen, in denen die seemännische Vorsorge der Kapitäne das Schiff siegreich aus dem Kampf mit den Elementen hervorgehen ließ.

Auf der Ausreise nach Jamaika hatte „Kronprinz von Preußen" Ende November 1836 im Englischen Kanal einen sehr schweren Südweststurm durchzumachen. „Von $8^1/_2$ Uhr wehete es zum Orkan aus voller Kraft, legete bey für das dichtgereffte Großmars Segel u. die gereffte Vock. Das Wasser und Sturzseen giengen über das Schiff wie über eine Klippe, es lag mehr unter wie über Wasser, allein um $9^1/_2$ Uhr kenterte das Schiff so weit weg, das die halbe Deck bis ans Untertheil des großen Both ins Wasser lag." Es wurde nun die gereffte Fock geborgen, dabei zerriß sie und konnte von der ganzen Besatzung nicht festgemacht werden, um 10 Uhr brach die Backbord Großmarsschoot, das Segel konnte mit äußerster Anstrengung festgemacht werden. „Das Schiff lag dann ohne Segel noch immer zum kentern." Man versuchte daher, um es mehr an den Wind zu bringen, das an den Baum geschwichtete (festgebundene) Briggsegel zu setzen, da das Schiff nicht beiliegen wollte. Allein es stand „nur einige Minuten, als der Wind mit das Segel und Gaffel über den Hintertheil des Schiffes flog, retteten jedoch selbiges zerrissene Segel und Gaffel, alsdann kahm das für gut festgemachte Großsegel an einer Seite los und zerriß auch, den Augenblick befanden wir uns in der

Digitized by Google

größten Noth um das Schiff zu retten, fast alle Segel zerrißen, und eine Unmöglichkeit andere anzubekommen, das Schiff lag immer noch zum kentern weg, allein um 12 Uhr nahm der Wind etwas ab, setzten das zerrissene Briggsegel wieder bey und das Schiff kahm etwas mehr aufrecht", so schildert Kapitän Siewert die höchst kritische Lage.

Im Nordatlantischen Ozean bekam auf 30° N Breite und 27° W Länge am 4. Januar 1837 die Brigg eine schwere Gewitterböe, in der sie die Unter- und das Briggsegel geite, die Marssegel auf die Kappe fierte zu ihrem Glück, denn nach Austoben der Böe sah sie eine Englische Brigg, der die Böe die Stängen mitgenommen hatte.

„Mentor" verlor im Atlantischen Ozean in schweren Stürmen das Heckboot und ein Seitenboot. „Elisabeth Louise" berichtet bei Kap Horn am 12. November 1834, 4 Uhr morgens, „brach eine hohe See hinten über das Schiff und schlug das ganze Briggsegel in zwei". Das ist gewiß ein seltenes Vorkommnis, daß nicht der Wind, sondern die See ein Segel zerstört.

„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Schooff, berichtete: Am 13. September 1833 in 34° N Breite und 66° W Länge „stand die Luft sehr Orkan mäßig". Die erforderlichen Vorbereitungen, wie Kürzen der Segel, wurden getroffen. „Um 4 Uhr brach der Wind auch bey uns so heftig aus mit schweren Regen, Donner und Blitzen, daß wir viele Mühe hätten unsere Segel so schnell einzureffen und fest zu machen als nöthig war." Es wurden die Marssegel dicht gerefft, Fock- und Großsegel festgemacht. „Der Wind wehte mit Kraft den ganzen Compaß rund, und waren mit Windhosen und Wirbelwinde umgeben." Um 5 Uhr wurden auch Vor- und Kreuzmarssegel festgemacht und mit dicht gerefftem Großmarssegel und Sturmbesan beigedreht. Das Schiff wrackte und arbeitete furchtbar in der See. Um Mitternacht hatte das Unwetter ausgetobt, es wurden wieder Segel beigesetzt. Dabei fiel um 8 Uhr morgens „ein Mann auf Deck nieder, und nachdem er 10 Minuten scheintodt gelegen, kam er wieder zu sich. Ich verband ihm die Wunden auf'n Kopf sogleich nach Vorschrift, und ließ ihm dann in sein Bett bringen." Der Mann muß jedenfalls einen guten Schädel gehabt haben, denn schon nach drei Tagen, während welcher auch wieder einige andere medizinierten, heißt es im Journal: „Heute ist die Mannschaft alle auf Deck." Der Vorfall zeigt auch, wie vielseitig die Pflichten des Kapitäns waren und mit welcher Treue er ihnen trotz der erschwerenden Umstände nachkam.

Im September 1834 hatte das Schiff unter San Domingo drei Tage lang einen Orkan auszuhalten, in welchem das Schiff ohne Segel mehrfach zum Kentern lag.

Digitized by Google

„Preußischer Adler" kam im Indischen Ozean in einem Taifun in eine so üble Lage, daß Kapitän Schütt sich genötigt sah, das letzte Mittel, das Kappen der Masten, zur Erhaltung des Schiffes anzuwenden. Das Schiff lag so über, daß die Leeverschanzung unter Wasser war und es ließ sich nicht mehr steuern, jeden Augenblick war das Kentern zu erwarten. Das Umspringen des Windes ermöglichte es dem Schiff, sich wieder aufzurichten, noch ehe die Maßregel ausgeführt war. Aber nicht nur Sturm, auch Windstille brachte das Schiff einmal in eine kritische Lage. In der Sundastraße schied am 17. Februar 1844 der Wind vollständig aus, und der Strom trieb es unaufhaltsam dem Stromfelsen zu. Der Kapitän ließ zwei Wurfanker mit Leinen zum Fallen klar machen und den Buganker bereithalten, falls jene in der geloteten Tiefe nicht fassen sollten. „Mit großer Spannung sahen wir dem Augenblick entgegen wo wir ankern mußten, welches wahrscheinlich den Verlust der Anker mit sich geführt hätte wurden aber fast im letzten Augenblicke durch ein schwaches Nördliches Lüftchen (eine wahre Himmelsgabe) erfreut, welches bald lebhafter wurde und glücklicherweise das Schiff aus seiner gefährlichen Lage befreite."

Die seemännische Erfahrung der Schiffsführer bewährte sich auch bei Vorbeugen drohender und Abstellen entstandener, die Seetüchtigkeit beeinträchtigenden Schäden.

So steht im Journal des „Mentor" am 26. Novembèr 1829: „Nahmen alle Boyens und Hölzer vor dem Bug, um nicht vom Eise durchschnitten zu werden", das in ungeheurer Menge im Revier von Swinemünde trieb und das Schiff über Nacht in die größte Gefahr brachte.

Auf der Reise von Bremen nach Newyork brach auf „Danzig" am 19. März 1837 durch eine schwere See bei Windstärke 8 der Ruderschacht (schaft?). Das Ruder wurde sofort mit den Grundtauen und mit Taljen festgesetzt, das Schiff beigedreht und eine eiserne Schale mit Ketten und Keilen am Ruderschaft befestigt und nach zwölfstündiger Arbeit konnte wieder auf Kurs abgehalten werden. Die Laschung wurde mehrfach nachgesehen und erhielt auf der weiteren 41 tägigen Reise das Ruder gebrauchsfähig. Wie stark der Seegang und das Arbeiten des Schiffes war, erhellt daraus, daß das Quecksilber aus dem Barometer floß.

Auf „Prinzeß Louise" mußte Kapitän Schütt sogar persönlich angreifen, als es sich im Jahre 1837 in Batavia darum handelte, ein unter Wasser liegendes Leck aufzufinden. Durch Tauchen stellte er die Stelle fest und ließ durch Fütterung von innen den Schaden mit bestem Erfolg beseitigen.

„Kronprinz von Preußen" brach, beim Winde segelnd, im Nord-

Digitized by Google

atlantischen Ozean bei hartem Stampfen den Klüverbaum: „Braßten die hintern Segel back (um das Schiff zum Stillstand zu bringen. D. V.), machten den Flieger und Vorbramsegel fest, burgen hingegen die beiden Klüfer und Klüferbaums." Dann nahm das Schiff seinen Kurs wieder auf, aus dem Ladebaum wurde ein neuer Klüverbaum angefertigt, die Takellage zugepaßt und am dritten Tage konnten beide Klüver wieder gesetzt werden.

Infolge von Anseglung verlor das Schiff den Klüverbaum und einen Teil des Gallions, so daß das Bugspriet lose wurde. Es wurde gezurrt, kam aber in schwerem Wetter in der Nordsee wieder los, man mußte es kappen und ohne Vorgeschirr die Heimreise beenden.

Das Vorgeschirr scheint der schwache Punkt dieser Brigg gewesen zu sein, denn in der Karaibischen See am 27. März 1839 sprang „die Kliefergeye (die seitliche Stütze des Baums D. V.) wodurch der große Klieferbaum brach, waren sogleich beschäftigt mit der ganzen Mannschaft beyde Kliefer und Bäume einzunehmen, woran weiter keine Beschädigung war, brachten augenblicklich einen Nothbaum aus und setzten ein Kliefer bey. Der Zimmermann wurde sogleich beschäftigt einen Klieferbaum zu machen." Und wieder brachen im Nordatlantischen Weltmeer bei östlichem Sturm in 12° 26' N Breite und 70° 16' W Länge in „furchtbar schwerer" Böe beide Klüverbäume, „eilten so schnell wie möglich die Klüfers und Klüferbaums zu retten". Der Zimmermann ging gleich an die Herstellung eines neuen Klüverbaums, der am zweiten Tage ausgebracht wurde.

Auf „Elisabeth Louise" brach am 6. Dezember 1830 in schwerem Sturm, der genötigt hatte, die Buganker von den Kranbalken an Deck zu nehmen, die Großmarsrah, die Reserverah wurde unter größten Schwierigkeiten klar gemacht, wobei die Leute sich häufig vor den überkommenden Seen bergen mußten, am 7. aufgebracht und das Großmarssegel mit zwei Reefen wieder gesetzt.

Hilfsbereitschaft in Seenot ist das Kennzeichen des echten Seemannes, einen Kameraden zu retten, setzt er freudig das eigene Leben ein. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Schooff, berichtet darüber am 7. Januar 1832 in der Nähe des Kap Horn, als bei aufkommendem Sturm um $5^1/_2$ Uhr nachmittags die Bramsegel geborgen wurden und festgemacht werden sollten: „bei auf gehen nach das Groß Bramsegel um fest zu machen, viel der Jungmann C. E. Trande aus das Steng-Wandt, und so über Bord. wir machten alle möglichen Mannöver um ihm zu retten, fuhren so schnell wir nur konnten mit die Bodt nach ihm zu aber vergebens, er war mit die dicken wollenen Kleider,

Digitized by Google

die er anhatte bereits gesunken." Ein unter diesen Umständen besonders anzuerkennendes Verhalten, das bessern Erfolg verdient hätte ebenso wie der Versuch, den Leichtmatrosen Thaer von „Merkur" zu retten, der über Bord gefallen war, als das Schiff mit doppelt gerefften Marssegeln segelte. Es wurde trotz Wind und See sofort beigedreht und ein mit vier Mann besetztes Boot zu Wasser gebracht, der Mann ging unter, ehe es ihn erreichte.

In 32° N Breite und 51° 21' W Länge am 6. Mai 1831 „vormittags um 9 Uhr sahen ein Schiff ohne Masten zu luvart vor aus, Steuerten darauf zu, und schickte den Steuermann mit 3 Mann da an Bord, um zu sehen, ob noch Menschen, Papiere, oder sonst etwas an Bord war, fand aber nichts mehr als 2 Anker vorne auf die Boog, nach Bauart war es eine americanische Brig beladen mit Holtz waren, und ganz voll Wasser, der Brigs Name war Helena, von wo her war nicht zu sehen, weil es so tief unter Wasser war."

Wo mag die Besatzung des unglücklichen Schiffes geblieben sein? Hatte sie es in den Booten verlassen oder war sie mit diesen über Bord gespült? Hatte ein vorüberfahrendes Schiff sie geborgen oder waren sie Opfer des Meeres geworden? Wer vermag darauf zu antworten!

Am 23. in 49° N Breite und 6° W Länge, also in der Nähe des Englischen Kanals: „Mit Tagesanbruch sahen eine Holländische Kuff zu luvart von uns, selbige hätte die Flagge in Schau (verkehrt, das oberste zu unterst, oder mit eingebundenem Knoten. D. V.) wehen, womit er uns anzeigte das er in Noth war und wünschte uns zu sprechen, um 7 Uhr war er bey uns und frug ob wir ihm nicht mit etwas Proviant helfen konnten, er war darum sehr verlegen, und weil ich ihm sagte, das ich wollte ihm mit kleinigkeiten helfen so schickte er seine Boot bei uns an Bord, ich gab ihm etwas worum er am meisten verlegen war."

Leider enthält das Journal keine Angaben über Abgangshafen und Reiseziel der Kuff, die so kühn in das Weltmeer hinausgesteuert war, ohne für genügende Wegzehrung zu sorgen.

Auf der Ausreise nach Havanna, am 23. August 1834, in 19° N Breite und 53° W Länge sah man mit Tagesanbruch eine mitsegelnde Jacht voraus. „Um 8 Uhr legte selbige unter dem Wind, schickte seine Boot bei uns an Bord, und badt um Proviant und Wasser, so wie die Leute sagten hätten sie 2 Tage gar nichts mehr zu leben gehabt. Ich gab ihr etwas Fleisch, Brod und Wasser, sie waren 9 Wochen von Aod (Nord America) bestimmt nach Antigua." Immerhin eine gewagte Reise für ein so kleines Fahrzeug.

Die von „Kronprinz von Preußen" angebotene Hilfe wurde auf der Heimreise von Haiti in der Nordsee am 15. Mai 1837 nicht angenommen.

Digitized by Google

„Paßierten ein Barkschiff, welches über B Bord triebe hatte alle Segel in der Gey, u. hatt den Butten (Außen D. V.) u. Kluverbaum verlohren, gleich darauf paßierten ein Briggschiff was seine ganze Takelage verlohren hatte nur die Große Unter Mast nebst Rah stand noch, und wahr in der B Bordseite gesegeld von das Barkschiff, hielten ab und fragten denselben ob Sie auch Leck wahren (weil noch keine Hülfe da sey) Antworteten Sie aber Nein, wendeten mit St. B Halsen und steuerten unsern Cours." „Mentor" dagegen konnte 1827 eine Schiffsbesatzung im Nordatlantischen Ozean retten: „d. 19ten trafen daß Pillower Schiff die Dankbarkeit Capt. Friedr. Bartels, kam von Danzig beladen mit Holtz distoniert nach Liverpool, hätte die Nacht vorher gestoßen auf den Insel Bara (liegt bey Norden die Lewis Inseln) wo er seine große Mast gekapt und sein Ruder verloren hätte, daß Schiff trieb auf die Holtz Lahdung ganz voll Wasser mit viele Mühe und sehr große Gefahr hätten Glück, daß die Manschaft zu retten, und haben sie hier mit nach Liverpool gebracht," berichtet Kapitän Schooff.

Auch „Prinzeß Louise", Kapitän Rodbertus, konnte Hilfe erweisen, wie das Journal am 26. März 1843 meldet: „Mit Tagesanbruch erblickten die Küste von Chile und zu gleicher Zeit eine mit segelnde Brigg dicht unter Land. Dieselbe heißte gegen 10 Uhr Signale, die wir zuerst durchaus nicht erkennen konnten, weil der Wind so schwach war, daß die Flaggen nicht ordentlich auswehten; allein gegen 11 Uhr erkannten wir daß es hieß I am in a sinking state (Ich sinke D. V.). Sogleich sandte ich den 1sten Steuermann mit der Heckjölle an Bord erwähnten Schiffes um zu erfahren auf welche Weise den Leuten am besten geholfen werden könne. Während der Abwesenheit des Steuermanns machten wir die Groß-Schalupe u. Gieg bereit auszusetzen. Nach Rückkunft des Steuermanns erfuhr ich, daß das Schiff die Englische Brigg City of Aberdeen, Capt. Monroe, sei, von Sydney und Auckland kommend, nach Valparaiso bestimmt, daß dasselbe gestern Abend auf eine Klippe gestoßen und leck geworden sei, daß sich bereits 7 Fuß Wasser im Schiff befanden, und das Wasser trotz des Pumpens rasch zunehme. Der Capitain von der City of Aberdeen verlangte Hilfsmannschaft zum Pumpen, da wir indeß diese nicht geben konnten, und überhaupt auch eine geringe Anzahl Leute nutzlos gewesen wäre, so erboten wir uns die Passagiere und Mannschaft zu retten und bei uns an Bord zu nehmen, was der Capit. für die Passagiere annahm. Sobald die Boote ausgesetzt waren, schickten wir 3 Boote mit 14 Mann bemannt ab, um die Passagiere abzuholen. Dieselben, aus 17 Personen bestehend, kamen glücklich bei uns an Bord. Der Capitain aber sowie die Mannschaft weigerten sich das Schiff zu verlassen, sie steuerten einer sandigen Bucht zu und setzten gegen 5 Uhr Nachmittags das Schiff

Digitized by Google

daselbst auf den Strand. In der Confusion der Uebernahme der Passagiere und ihrer Sachen ist einer unserer Leute, der Segelmacher an Bord des gestrandeten Schiffes geblieben. Es ist unerklärlich, wie er das Abfahren von 3 Booten mit allen Passagieren übersehen konnte. Erst nachdem die Boote eine volle Stunde an Bord waren, bemerkten wir das der Segelmacher fehlte. Es war zu spät vor Dunkelwerden noch einmal nach dem gestrandeten Schiffe zu fahren, weil überdem es drohte, daß sich ein starker Nebel jeden Augenblick einstellen könne, der sich auch gegen 7 Uhr einstellte."

Am 27. heißt es dann noch, nachdem morgens die Bucht von Valparaiso in Sicht gekommen und dahin Kurs gesetzt war: „Erblickten dic gestrandete Brigg auf einer Seite liegend mit allen Segeln im Top. Bemerkten viele Leute mit Maulthieren in der Nähe des Schiffes." Um 1 Uhr ankerte „Prinzeß Louise" vor Valparaiso, ob der vermißte Segelmacher sich wieder einstellte, wird nicht erwähnt, doch ist dies bei der Nähe der Strandungsstelle wohl anzunehmen.

1836 konnte „Prinzeß Louise" vor dem Englischen Kanal einem englischen Schiffe, das 140 Tage von Sydney unterwegs war, mit Lebensmitteln aushelfen.

Die Beleuchtung des seemännischen Teiles der Schiffsführung würde unvollständig sein, wenn wir sie nicht auch auf die sonstigen Unfälle ausdehnten, die die Schiffe erlitten.

Von Ansegelungen ist die des vor Cuxhaven zu Anker liegenden „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" durch eine Hamburgische Lotsgaliot schon erwähnt, an der diese die Schuld trug.

Die Seehandlung nahm von einer Verfolgung von Schadenersatzansprüchen Abstand, da einesteils die Besichtigung des Schadens Kosten verursacht haben würde, weiter die Galiot auch nicht unbeschädigt geblieben war und schließlich der Zusammenstoß durch das enge Liegen vieler Schiffe und schweres Wetter herbeigeführt sei. Ausschlaggebend war dann, „daß die Hamburgische Admiralität keine Haverei bezahlt nimmt, daher auch keine bezahlt".

„Kronprinz von Preußen", Kapitän Schooff, hatte am 5. Juli 1831 beim Aussegeln auf der Elbe einen Zusammenstoß: „wier trieben weiter, der Wind sehr veränderlich und viel uns verkehrt in die Segel, welches das Schiff zu viel forwerth setzte wo durch wir die zu Altona an Slengers liegenden Schiffe zu nah kahmen und brachen unsern Klüverbaum und Blindrah." Ersatz war in einigen Stunden beschafft und wurde während der Weiterfahrt elbabwärts ausgebracht. Die Schuld dürfte den Schiffsführer treffen, der nicht rechtzeitig den Anker fallen ließ. Dagegen trägt er keine Schuld an dem folgenschweren Zusammenstoß beim Kap

Digitized by Google

La Hague, der durch die Unaufmerksamkeit eines französischen Schiffes herbeigeführt wurde. Bei heller Luft, als „Kronprinz von Preußen" um 2^h vormittags über Steuerbord Bug beim Winde lag, „kam ein Französisches Schiff auf uns zu steuern, wir luvten so viel wir konnten am Winde, und zeigten Ihm die Laterne, welches von Ihm nicht erwiedert wurde, da wir aus diesen Grunde glauben mußten, daß keiner von der Besatzung bei Ihm aufs Verdeck war, oder auch sämtlich Schliefen, so ließ ich noch näher am Winde steuern, in den Augenblick wurden wir gewahr, daß einer von der Besatzung nach den Ruder lief, statt es aber nach der Backbord Seite zu legen, legte er es, da er vermuthlich aus dem Schlaf kam, nach Steuerbordseite und lief uns recht untern Lee Bogg; Brach den Klüverbaum, und das Gallion, um Unserm Schiff keinen weiteren Schaden zu zu fügen ließ ich seine Große Mast nebst besan Kappen auch mehreres von unserem Tauwerk, und zurten den Rest des Gallion sowie Bogsprit, welches losgekommen war so gut wir konten wieder fest, unser Schiff blieb dicht worauf wir unsere Reise fortsetzten."

In der Nordsee bekam die Brigg dann noch schweres Wetter mit Regen- und Hagelböen und nahm Brech- und Sturzseen über. Am 13. September „da der Rest des Gallion durch den schweren Arbeiten des Schiffes, so wie durch mehrere Brech- und Sturtzseeen aufs Neue losgeschlagen wurde, ließ ich selbiges um ferneren Schaden zu verhüten, Auch das wir unser Bogsprit gehörig zurren konnten wegkappen." Das Schiff erreichte aber glücklich den Heimathafen.

Zu Anker liegend wurde am 20. Dezember 1839 vor Cuxhaven „Elisabeth Louise" am Heck von einer dänischen Brigg angesegelt, so daß ihr ihre beste Flagge zerrissen und die Heckverzierung beschädigt wurde. Am 27. September 1845 wurde sie im Kanal von einem Dampfer angerannt und mußte bis zum 10. Oktober in Portsmouth die ohne ihr Verschulden erlittenen Schäden ausbessern.

Im März 1849, als „Preußischer Adler" auf der Reede Whampoa bei Kanton fast vollbeladen lag, trieb ihm ein Schiff vor den Bug und brach ihm Klüverbaum und Außenklüverbaum ab, so daß sich, trotzdem die Rundhölzer mit Nachtarbeit angefertigt wurden, der Reiseantritt bis 13. März verzögerte.

Vollständig verloren gingen zwei Seehandlungsschiffe, „Christian" im Jahre 1829, „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" Ende 1839. Der Verlust des ersten Schiffes wird Seeräubern zugeschrieben, eine Annahme, die, wie schon gezeigt, nicht ganz unberechtigt ist, der letztere strandete bei schwerem Sturm auf den tückischen Bänken der Nordsee. Beide Verluste werden wir nach dem, was wir über die see-

Digitized by Google

männischen Fähigkeiten der Seehandlungskapitäne festgestellt haben, auf „höhere Gewalt" zurückführen dürfen, der Menschenwille und Menschenwerk nicht gewachsen ist.

c) Die Navigierung.

Die Seehandlungsschiffe waren mit den Hilfsmitteln der Navigierung sehr gut und reichlich ausgerüstet, die Schiffsjournale erbringen den Beweis, daß die Schiffsführer sie sachgemäß behandelten und verwendeten. Die Logleine wurde regelmäßig nachgemessen, die örtliche Ablenkung der Kompasse durch Azimut- und Amplituden-Beobachtungen der Sonne, sobald diese möglich waren, täglich festgestellt und das Ergebnis in das Journal eingetragen.

Die Ausrüstung mit zwei Chronometern muß besonders hervorgehoben werden in einer Zeit, wo die meisten preußischen Schiffe ohne solche auch außerhalb der Nordsee fuhren. „Georg Forster", in dem die Seehandlung mitreederte, entlieh z. B. für eine Reise nach Quebec gegen Hinterlegung von 350 Talern ein Chronometer von der Regierung, vermutlich von der Navigationsschule in Danzig, während er auf Reisen nach der französischen Westküste kein Chronometer an Bord nahm. Ein einziges Schiff der Seehandlung, „Mentor", mußte seine erste Reise als solches nach Buenos Aires und zurück 1825/26 ohne Chronometer machen, weil dies nicht rechtzeitig vor Abgang des Schiffes aus England, wohin es nach Rückkehr von der Weltumsegelung zum Nachsehen durch den Verfertiger gesandt war, eintraf. Im übrigen galt die Regel: „Größere Schiffe, wenn solche weitere Reisen um die Caps machen, besitzen in der Regel doppelte Chronometer, weil man dadurch eine noch größere Controlle bei den anzustellenden Beobachtungen und Berechnungen erhält", für die Seehandlungsschiffe.

Das vorerwähnte Chronometer des „Mentor" wurde dann auf der etwas später zur Reise um die Erde ausgehenden „Prinzeß Louise" inventarisiert. Ihr Kapitän Harmssen besaß außerdem, wie das Kontor am 11. Mai 1826 der Generaldirektion meldete, ein eigenes Chronometer, „zu dessen Anschaffung aus eigenen Mitteln er jedoch wie kein Capitain observanzmäßig verpflichtet ist." Das mochte für die Ostseereederei damals zutreffen, Kapitän Harmssen war aber mit „Mentor" aus Bremen übernommen und dort wie in Hamburg herrschte noch bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts der Brauch, daß der Reeder ein zweites Chronometer für das Schiff stellte, wenn der Kapitän ein solches besaß, und daß der Kapitän selbst die zur sichern Seefahrt nötigen Instrumente, Sextant und Chronometer, die Seehandbücher und Seekarten auf eigene Kosten beschaffen mußte, da er ja für die sichere Navigierung verant-

Digitized by Google

wortlich war. Wie die Seeamtsverhandlungen ergeben haben, hat sich dieser Brauch bezüglich der Seekarten und Segelanweisungen noch bis in unser Jahrhundert hinein und sogar auf Dampfern erhalten. Die Seehandlung ist also auch in dieser Hinsicht der Reederei mit gutem Beispiel vorangegangen. Sie hatte schon bei Übernahme des „Mentor" einen dem Kapitän Harmssen gehörigen Seekartenatlas von diesem angekauft und in das Inventar des Schiffes aufgenommen und beschaffte die Seekarten usw. nach den Anträgen der Schiffsführer, auch die nautischen Instrumente, z. B. 1828 auf Antrag Kapitäns Reintrok einen Sextanten für „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen".

Den Chronometern, von deren richtiger Zeitangabe die Längenbestimmung unmittelbar abhängt, widmeten die Kapitäne große Sorgfalt. Jede Gelegenheit, ihren Stand gegen Greenwicher Zeit zu bestimmen, wurde benutzt, so machte „Preußischer Adler" auf der Reise nach Batavia in der Nähe der Inseln St. Paul und Amsterdam im südlichen Indischen Weltmeer kleine Segel, „da wir die Insel St. Paul nicht bei Nacht passieren wollten, weil sie für die Ortsbestimmung und Controlle des Chronometers nach der langen Reise von Hamburg sehr wichtig war." Bei dem unsichtigen Wetter, in dem am andern Morgen die Insel gesichtet wurde, ließen sich astronomische Beobachtungen nicht anstellen und nur durch Peilung feststellen, daß nach Chronometer das Schiff 1′ 10″ westlich von der Insel stand.

Wie auch auf anderen Schiffen die Chronometerkontrolle gehandhabt wurde, mögen folgende Beispiele zeigen:

Am 25. Oktober 1830 beobachtete Kapitän Wendt auf „Prinzeß Louise" auf 12° 49′ N Breite und 25° 30′ W Länge fünf Reihen von Monddistanzen nach beiden Seiten. Das Mittel auf Mittag zurückgeführt „Kessels Chr. gab 27′ 45″ westlicher als Heron Chr., woraus man im Vergleich mit den Monddistanzen sieht, daß Kessels Gang wenigstens nicht ganz richtig ist, welcher 10′ 9″ zu westlich zeigt". Am nächsten Tage ergab die Monddistanzbeobachtung 15′ 30″ östlichere Länge als Herons Chronometer, am 5. November 5′ 35″ westlicher als dieses.

Auf der Reise waren Kapitän Wendts frühere Journale an Bord, die bei der Schiffsführung benutzt wurden, wie Eintragungen im Journal ergeben. Am 12. November sollte „Prinzeß Louise" nach Monddistanzen auf der südlichen Spitze der Abrolhos Bank sein, es wurde daher gelotet, aber mit 50 m Leine kein Grund gefunden.

In Rio de Janeiro wurden während des Aufenthaltes vom 16. bis 20. November 1830 die Chronometer mit der mittleren Ortszeit verglichen und der Gang neu bestimmt, was bei der Verschiedenheit der Längenangaben, nach englischer Annahme 42° 6′ W, nach sonstiger 42° 15′ W

Digitized by Google

seine Schwierigkeiten hatte. Die Kontrolle der Chronometer durch Monddistanzen wurde auch fernerhin fortgesetzt, das Ankern bei St. Helena im Februar 1832 dazu benutzt, sie mit der mittleren Greenwich-Zeit des Observatoriums zu vergleichen. Dabei ergab sich „nach dem täglichen Vergleich der Chronometer, welche abwechselnd zwischen $9^1/_2{}^s$ bis 24^s betrug läßt sich aber vermuthen, daß der Gang beyder Uhren sehr unregelmäßig seyn muß."

Auf der nächsten Reise nach Kanton fand Kapitän Wendt am 9. November 1833 bei Manila, daß das Heron Chronometer $+ 9^m, 14{,}6^s$ Stand und $+ 1{,}00^s$ täglichen Gang hat, das Kessel Chronometer $- 3^m 8{,}9^s$ Stand und $- 4{,}5^s$ täglichen Gang.

Vor Antritt der Rückreise von Kanton verglich „Prinzeß Louise" noch mit den Chronometern (Parksand and Trodsham) eines amerikanischen Schiffes, die „sehr genau gehen sollten" und fand am 23. Januar 1834 den Stand des Heron $+ 10^m 29{,}7^s$, des Kessel $- 8^m 45{,}9^s$. „Da wir die Richtigkeit bezweifelten, so nahmen wir solange beide Correcturen bis uns gute Observationen von der Richtigkeit der einen oder der andern überzeugen."

Nach Durchfahren der Enge zwischen Krakatau und Pulo Bessy am 8. Februar 1834 konnte auf Grund von Beobachtungen, verbunden mit zahlreichen Landpeilungen und Lotungen der Chronometerstand und -gang festgesetzt werden auf $+ 11^m 40^s$ und $+ 2^s$ für Heron und $- 12^m 36^s$ und $- 7^s$ für Kessel.

„Am 26. März 1834 „um 12^h erhielten durch Signal vom Observatorium St. Helena-Mittelzeit und um 1^h Greenwich-Mittelzeit, wonach wir unsere Chronometer regulierten", mit dem Ergebnis der Stände und Gänge für Heron $+ 16^m 23^s$ und $+ 6^s$, für Kessel $- 17^m 34^s$ und $- 6{,}^s30$ am 27 ten.

Beim Sichten von Kap Frio stellte „Prinzeß Louise" am 2. Februar 1837 fest, daß „die Länge nach Chronometer sehr nahe richtig ist, weshalb von heute die Länge n. Chron. als abgefahrene Länge angenommen und danach die Länge nach Rechnung fortgesetzt wird."

Während des Aufenthalts vor Callao vom 23. Mai bis 15. August 1839 hatte Kapitän Rodbertus der „Prinzeß Louise" den Gang der Chronometer durch öftere Beobachtungen bestimmt, sie hatten an der Küste Südamerikas den Gang sehr verändert.

Auf der Reede von Oahu, Sandwich-Inseln, wo zur Einnahme von Erfrischungen vom 17. bis 23. September geankert wurde, wurden wieder Beobachtungen zur Stand- und Gangbestimmung der Chronometer vorgenommen. Auf der Rückreise ums Kap der Guten Hoffnung wurden

Digitized by Google

häufig Monddistanzen beobachtet und das Sichten von St. Helena zum Berichtigen des Chronometerstandes benutzt.

Am 21. April 1844 erhielt „Prinzeß Louise", Kapitän Schütt, vom Jamestown-Observatorium nach St. Helena-Zeit 12 Uhr, nach Greenwich-Zeit 1 Uhr durch Signal angegeben. „Beide Momente wurden mit unsern Chronometern verglichen, um deren angehäuften Fehler, sowie täglichen Fehler mit dem in Kanton angenommenen zu vergleichen und, wenn nötig, zu verbessern. Die Chronometer hatten von Canton nach Vergleich der vom Observatorium erhaltenen Mittelzeit sehr gut ihren Gang gehalten. Der Stand des Heron war 7^s, des Kessels 3^s zu groß."

Im Journal des Kapitän Schooff von „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" auf der Reise von Hamburg nach New-Orleans und zurück im Jahre 1832/33 lagen lose einige von seiner Hand beschriebene Blätter, die für jeden Tag in See die beobachteten Längen, je nachdem morgens oder nachmittags nach den beiden Chronometern N 360 und N 850 angaben und darunter die Länge nach Koppelung. Beim Sichten der Scilly-Inseln ist die Länge nach Chronometer 10′ zu östlich, bei Helgoland 6′ 15″. Die Aufzeichnungen stellen also eine Chronometerkontrolle dar.

Auf „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" bemerkt Kapitän Reintrok beim Sichten der brasilianischen Küste bei Kap Frio am 18. März 1836: „nach Übersicht unser Besteck in der Karte fanden wir so nahe als möglich nach besagter Peilung richtig, so daß wir keine Abänderung nötig fanden."

Beim Kap Antonio stellte er durch Peilung fest, daß das Chronometer 9′ zu östliche Länge ergab.

„Kronprinz von Preußen" sah auf der Reise nach Havanna in 25° 43′ N Breite und 77° 14′ W Länge „mit Tagesanbruch die SW Spitze von Hol in den Rock . . . fanden also, daß wir mit der Rechnung in Longitude ein bedeutendes nachstanden, und wir unsern Cronometer nicht trauen konnten."

Während man im Hafen den Chronometerstand durch korrespondierende Sonnenhöhen über dem künstlichen Horizonte, in Sicht bekannter Landpunkte durch Peilung und gleichzeitige Sonnenhöhen oder Monddistanzen bestimmte, konnte man in offener See nur das letztere Verfahren anwenden. Das ist bezeichnend für den Stand der Navigierung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wo man dem Chronometer noch geringere Zuverlässigkeit zutraute als der ungemein schwierigen Beobachtung des Abstandes des Mondes von der Sonne oder einem Fixstern oder Planeten, bei der ein Beobachtungsfehler größere Längenfehler ergeben kann als das Chronometer. Das Mißtrauen gegen dieses mochte

Digitized by Google

damals nicht immer unberechtigt sein; z. B. hatte das Chronometer des „Christian" 1826 nach Beobachtung in Montevideo auf der 47 tägigen Reise von Hamburg 4^m 35^s gewonnen, also $5,^s9$ täglich. „Elisabeth Louise", Kapitän Moritz, stand am 6. Juni 1831 beim Sichten der Scilly-Inseln auf der Rückreise von Westindien 28′ 37″ nach dem Chronometer, 11′ 52″ nach einer Mond-Sonnendistanz westlicher, „Kronprinz von Preußen", Kapitän Siewert, bei Ankunft in Havanna 1832 nach dem großen Chronometer 13′ zu östlich, nach dem kleinen sogar 58′. Die aus allen Journaleintragungen hervorgehende Bewertung der beobachteten Monddistanzen zeigt ein hohes Maß von Vertrauen der Schiffsführer in die Sicherheit ihrer Beobachtungen, das wir nach den Erfolgen ihrer Navigierung als berechtigt anerkennen dürfen. Als Beispiel dieser Navigierung nach Monddistanzen ist die Reise des „Mentor", Kapitän Schooff, 1825/26 nach Buenos Aires und zurück anzuführen, die er, wie schon früher erwähnt, ohne Chronometer machen mußte. Auf der Rückreise war man in der Nähe des Englischen Kanals mehrere Tage wegen bezogenen Himmels ohne Beobachtungen, so daß man über den Schiffsort in Zweifel war, ständig zu loten begann und am 24. Februar an dem mit dem Lot heraufgebrachten Grund erkannte, daß sich das Schiff in der Nähe der Scilly-Inseln befand. Man wird der navigatorischen Fähigkeit des Kapitäns Schooff die Anerkennung nicht versagen können, daß er die ganze Reise ohne Chronometer glücklich zurücklegte und richtig in den Englischen Kanal hineinschnabelte.

Erwähnt möge noch werden, daß auf der Reise von der Westküste Südamerikas nach Ostasien das Datum nicht auf 180° Länge gewechselt wurde, sondern daß die Länge weiter westlich gezählt und der gewonnene Tag erst im Bestimmungshafen ausgelassen wurde, z. B. auf „Prinzeß Louise" 1843 anstatt Freitag, der 24., gleich Sonnabend, der 25. November, bei Ankunft in Makao geschrieben wurde.

Einen Einblick in diese nie ruhende tägliche Arbeit des Kapitäns in See, bei der ihn die Steuerleute unterstützten, gibt die „Mentor"-Reise um die Welt unter Harmssen 1822/24. Er trägt jedesmal unter Bemerkungen ein, ob astronomische Beobachtungen und welcher Art angestellt sind und bemerkt auf 37° 52′ N Breite und 17° 28′ W Länge: „Bis jetzt noch keine Gelegenheit, Monddistanzen zu nehmen." Breiten werden häufig aus zwei Sonnenhöhen, auch Vor- und Nachmittagshöhen, abgeleitet. Er läuft auf der Reise nach Lima Madeira in Sicht und stellt fest, daß die nach Chronometer berechnete Länge einige Minuten zu östlich ist. Er bringt auch an das gegißte Besteck den Einfluß der hohen achterlichen See mit 10 Sm. südlicher Versetzung im Etmal in Anrechnung, stellt durch Distanzbeobachtung zwischen Mond und Sonne und gleichzeitige

Digitized by Google

Peilung der in Sicht befindlichen Insel Salvage fest, daß die Berechnungen sehr richtig sind, macht auch Beobachtungen über Strömung. Da Zweifel an der Zuverlässigkeit des Chronometers innerhalb der Tropen im Atlantischen Weltmeer auftauchten, wurden zeitweilig täglich Monddistanzen beobachtet. Als das Schiff nach Berechnung auf der Albrohos Untiefe sein muß, lotet er 250 m ohne Grund. Beim Sichten von Kap Frio wurde das Chronometer ganz unrichtig befunden, also das Mißtrauen gegen dies Instrument bestätigt. Ein längerer Aufenthalt an der Westküste Südamerikas wurde dann zur Stand- und Gangbeobachtung erfolgreich benutzt, denn auf der Weiterreise stimmten die Längen nach Chronometer und Monddistanzen überein. Etwas skeptisch wird man allerdings, wenn man liest, daß beim Sichten der Sandwich-Inseln die Chronometerlänge 12′ zu östlich gefunden wurde, das kann aber ebensogut an der damals noch nicht so genau bestimmten Lage der Inseln liegen. Zur Ableitung des Schiffsortes durch astronomische Beobachtungen wurden außer der Sonne zur Breitenbestimmung der Polarstern, zur Längenbestimmung auch andere Fixsterne und Planeten benutzt. Daß die Schiffsführer es auch sonst an keiner gebotenen Vorsichtsmaßregel in navigatorischer Beziehung fehlen ließen, erhellt aus vielen Journaleintragungen. So wurde bei der Annäherung an Land oder Untiefen stets rechtzeitig mit Loten begonnen, die erhaltenen Tiefen und die Grundbeschaffenheit wurden vermerkt. Vor engen Durchfahrten drehte man, wenn man sie nicht mehr bei Tageslicht nehmen konnte, über Nacht bei, desgleichen, wenn man sich in der Nähe von damals noch weitaus zahlreicher als heute in den Karten verzeichneten zweifelhaften Untiefen, Riffen, Inseln auf hoher See befand. Wollte man mit anbrechender Dunkelheit noch in den nahen Hafen einlaufen, so legte man Boote mit angezündeter Laterne an gefährliche Stellen des Fahrwassers und segelte nach diesen improvisierten Leuchtfeuern ein, wie z. B. „Elisabeth Louise“ am 19. April 1835 bei Arica ein Boot bei der Insel Alacou auslegte, und „in Anbetracht der früh herein brechenden Dunkelheit, und um die Flut zum Aufsegeln auszunutzen“, Kapitän Pust am 26. Dezember 1839 bei Stade eine Feuerjolle annahm, welche voraussegelte und mit einer Laterne der Brigg den Weg zeigte, so daß sie noch Abends vor Hamburg zu Anker kam.

Die peinlich sorgfältige Navigierung und geographische Ortsbestimmung, wie sie die Seehandlungskapitäne ausübten, befähigte sie auch zu Beobachtungen über die Meeresströmungen und die Festlegung ungenügend bestimmter Inselgruppen oder Gefahren der Schiffahrt. An Strombeobachtungen finden wir außer dem täglich als Versetzung nach Richtung und Stärke eingetragenen Unterschied zwischen dem Besteck nach der Logrechnung und dem nach Beobachtung von Himmelskörpern:

Digitized by Google

im Stillen Weltmeer auf der Reise von Coquimbo nach den Sandwich-Inseln fand „Mentor", Kapitän Harmssen, in etwa 5° Südbreite, den Längenunterschied immer 5' bis 18' westlicher als nach Gissung. Da das Chronometer als zuverlässig anzusehen war und die Untersuchung der Logleine und Loggläser diese als richtig ergab, so schrieb man diese Versetzung einer westlichen Strömung zu, was durch eine am folgenden Tage beobachtete Monddistanz, die die Richtigkeit des Chronometers ergab, bestätigt wurde. Eine Monddistanz am nächstfolgenden Tag hatte dasselbe Ergebnis.

Kapitän Schuchhard vom „Christian" bemerkt auf der Reise nach New York in 36° 32' N und 73° 19' W am 30. April 1826 „für den bekannten Golfstrohm Lauf sind in diesen 24 Stunden p. Stunde 1 m Meile also = 24 Meilen auf ONO hinzugerechnet," da man keine Länge nach Observation bekommen hatte, hatte er den Strom in Abrechnung gebracht. Am 3. Juni in 37° 11' N und 68° 51' W rechnet er unter ähnlichen Umständen wieder 12 Sm. Versetzung nach ONO an.

„Kronprinz von Preußen" bemerkte am 29. Juni 1828 auf 8 m Wasser auf der Großen Bahama-Bank zu Anker südlichen Strom. In Sicht der Dog Keys am 2. Juli „wegen den so stark nach N Ost laufenden Strom konnten wir unsere Mittags Rechnung nicht niederschreiben, wir hatten eine Gute Peilung und Observation, wornach wir unsere Latitude und Longitude Reducirten." Am 3. Juli lief „der Strom nach N Ost 3 Knopf die Stunde, welches wir mit in Rechnung gebracht haben." Am 5. wurde wegen flauen Windes und starken Stromes, der das Schiff auf Salt Key Bank zusetzte mit dem Kettings Anker auf sieben Faden Wasser geankert für einige Stunden.

Vor Morro Kastell, Havanna, lief am 8. Juli der Golfstrom sehr stark aus WSW und versetzte die Brigg.

Auf „Prinzeß Louise" bemerkte Kapitän Rodbertus beim Sichten der Feuer von North Foreland und Calais um 2 h Vm. am 26. Dezember 1838 von Hamburg kommend, nachdem er wegen unsichtigen Wetters vor dem Kanal ab- und angestanden hatte: „Es bestätigte sich auf's Neue die Erfahrung, daß man mit SOlichen Winden die englische Küste stets näher kommt wie man sich rechnet, denn nach unserer Rechnung hätten wir weiter von der Küste entfernt sein müssen."

Am 27. August 1839 beobachtete er in 5° S Breite und 114° Westlänge eine Strömung von 32 Sm. nach S 66° W, die er sich nicht erklären konnte: „die Logleine u. Logglas wurden nachgesehen und beide richtig befunden und da alle Sorgfalt auf das Steuern verwendet wurde, so weiß ich nicht, was ich schuld geben soll, wenn die Strömung in dieser Gegend nicht irregulär laufen sollte." Übrigens ergaben beide

Digitized by Google

Chronometer G und H um 30′ verschiedene Längen. Am 7. Oktober in 18° 35′ N Breite und 169° 20′ Westlänge bei Stille „ließen die Giek zu Wasser und legten dieselbe mittelst eines kupfernen Kessels, der ungefähr 60 Faden hinunter gelassen wurde vor Anker, um durch das Logg dann die Strömung zu bestimmen. Doch durch diesen Versuch ergab sich, daß keine Strömung vorhanden war."

„Prinzeß Louise" namentlich hat vielfach nach in den Seekarten angegebenen Untiefen vergeblich gesucht. „In 18° 22′ N Breite und 170° 30′ Westlänge soll nach Herrn Berghaus Angabe (im Alman. von 1837) ein Felsen liegen, aber wir befanden uns um 3^h (den 9. Oktober 1839 nachmittag D. V.) grade in dieser Position, konnten aber Nichts v. d. Spitze des Mastes aus sehen. Die Luft war sehr sichtig."

Am 10. Oktober, 4^h Vm. „veränderten unsern Cours und steuerten SzO, womit wir auf eine Insel zusteuerten, die auf 16° 6′ Nordbreite und 173° 3′ Westlänge liegen soll; es ist mir unbekannt, nach welcher Autorität Capt. Wendt sie auf der Karte verzeichnet hat."

Am 11., $3^1/_2{}^h$ Nm. „waren wir der Stelle ganz nahe, wo die gestern erwähnte Insel liegen soll, und hätten sie sehen müssen, wenn sie in der Nähe der angegebenen Position läge. Doch war von der Spitze des Mastes aus nichts zu sehen und nicht die geringsten Spuren v. einer Landnähe waren sichtbar."

Am 24. Oktober „5^h Vm. nahmen die Leesegel ein u. steuerten SSW, um in den Parallel von 15° 15′ N Br. zu kommen, auf dem wir, Westwärts segelnd, die Insel Bartolome aufsuchen wollten, die nach unserer Charte in 15° 15′ N Br. u. 196° Wlge liegen soll."

Am 25. Oktober nachmittags: „Nahmen die Leesegel ein, geiten die Untersegel, machten Royls, vor u. Kr Br. S. fest und legten $6^1/_2{}^h$ das Schiff Nwärts beim Winde.

Von 5^h bis 6^h befanden w. uns grade auf der Stelle, wo die J. Bartolome in d. Charte niedergelegt ist; da aber um $6^1/_2{}^h$ vom Maste aus noch kein Land zu sehen war, seglen wir das Schiff Nordwärts beim Winde um den Tag zu erwarten, ehe wir auf den Parallel der Insel weiter Westl. steuerten.

5^h Vm. hielten ab und steuerten WzS, setzten alle Segel und Leesegel. Land war bei Tagesanbruch nicht zu sehen, auch waren keine Spuren v. d. Nähe des Landes sichtbar."

Kapitän Rodbertus peilte am 22. Oktober 1843 um 1 Uhr „die Ost Pt der Insel Pagon (Ladronen) ins wahre Süd, indem wir zu gleicher Zeit 3 Sml von der Nördlichsten Pt paßirten, wonach in Betracht unserer zu Mittag gehabten Beobachtungen die Nördlichste Pt von der Insel Pagon in 18° 53′ 30″ N Br. und die östlichste Pt in 145° 50′ 30″ Ost

Digitized by Google

Länge von Grenwich liegt. Auf unserer Charte ist 16 Sml Nordlich von Pagon N Pt die Insel Grigon niedergelegt. Da wir sie demnach in einer Entfernung von 13 Sml paßiert haben hätten wir sie, zumal sie sehr hoch sein soll, sehen müßen, was uns indeß nicht gelang. Das Wetter obwohl der Himmel unbewölkt war, war nicht sehr weitsichtig, es war was wir diesig, heiig nennen, und daher kann, trotzdem das wir Grigan nicht gesehen haben sie dennoch in der niedergelegten Breite liegen."

„Nach guten und vollkommenen Observationen fanden, daß diese Insel im Ganzen zu groß in der Karte niedergelegt, so daß die westliche Seite 8′ zu weit westlich gelegt. Die Insel Gris liegt in der Karte 19′ zu östlich und 18′ liegt die Südspitze nördlicher als in der Karte. Sahen selbe in sehr weiter Entfernung", berichtete Kapitän Harmssen von der Weltreise 1822/24.

Percuras shoal, die nach der Karte auf 12° N Breite und 33° 32′ W Länge liegen sollte, konnte, trotzdem das Schiff nur 12′ westlicher stand, am 7. Mai 1840 nicht gesichtet werden, ebensowenig am 15. eine Klippe, die nach Berghaus Almanach für 1837 S. 284 von Kolumbus entdeckt auf 28° N Breite und 41° 2′ W Länge liegen sollte, obwohl das Schiff nur 18′ westlich davon fuhr und das Wetter sehr fernsichtig war, und ferner am 24. die Stelle, wo in der Karte Amplimont Rocks auf 42° 30′ N Breite und 24° 5′ W Länge eingetragen waren.

Unterm 28. Mai 1840 findet sich im Journal der „Prinzeß Louise" im Nordatlantischen Weltmeere die Eintragung: „Um 5^h erblickten sehr nahe vor uns eine Stelle von ungefähr 2 Schiffslängen lang und breit, wo die Färbung so weißl. war, wie es wohl der Fall auf Untiefen über Corallenbänken u. die auf den ersten Blick als eine Untiefe erschien. Da aber durchaus keine Brandung vorhanden war, so steuerten wir ruhig unsern Cours darauf zu u. liefen recht über diese Stelle (47° N Br. 14° Wlg) wo es sich ergab, daß diese weißl. Farbe von einer zahllosen Menge Schleimthiere (wie man sie häufig trifft) herrührte. Mag nicht eine ähnl. Erscheinung Veranlassung gegeben haben zu den Anmerkungen von Shoals and Discoloured water, die öfter in den Charten vorkommt?" Eine gewiß berechtigte Frage, da nachweislich viele derartige Gefahren auf Meldungen von Schiffen hin in die Karten eingetragen sind, die sie nicht genauer untersucht haben.

Kapitän Siewert bestimmte auf „Mentor" am 29. Juni 1830 den in der Seekarte „New Chart of the Atlantic or Western Ocean by W. Heather 1826" mit: Rocal gesehen 1810, bezeichneten Felsen durch eine gute Observation bei zwei richtig gehenden Chronometern als auf 57° 39′ N Breite und 13° 35′ westlicher Länge von Greenwich gelegen.

Digitized by Google

Er sichtete ihn abends zwischen 8 und 9 Uhr in etwa einer Seemeile Abstand und konnte ihn genau beobachten. „Der Felsen hatte das Ansehen eines sich unter Segel befindenden Briggschiffes."

Das Kontor zu Stettin teilte dies der Generaldirektion mit dem Anheimstellen mit, es durch die Staatszeitung (damals gab es noch keine „Nachrichten für Seefahrer") bekannt werden zu lassen. Auf Wunsch des Kapitäns beabsichtige das Kontor, die Tatsachen auch nach London zu berichten, „wo dergleichen Nachrichten hoch aufgenommen werden."

„Kronprinz von Preußen" stellte 1830 fest, daß die englische Seekarte die Lage der Küste von Arica bis Ihly falsch gab, traf auch ein amerikanisches Schiff, das deswegen an Ihly vorbeigesegelt war.

Diesen navigatorischen Leistungen der Führer der Seehandlungsschiffe müssen die Fälle gegenübergestellt werden, in denen infolge von Fehlern in der Navigierung Verluste oder Beschädigungen von Schiffen herbeigeführt wurden. Da ist in erster Linie der Verlust des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Riekeles, in der Nordsee Ende 1836 zu erwähnen. Er erfolgte in schweren nordwestlichen Stürmen in derselben Gegend, bei den englischen oder holländischen Bänken der Nordsee unter ähnlichen Verhältnissen wie 1861 der der preußischen Korvette „Amazone". Beide Schiffe konnten sich bei dem schweren Sturm, hartlaufendem Strom und hohem Seegange von den Bänken nicht freihalten. Daß diese Gefahr für sein Schiff bestand, war, wie wir annehmen dürfen, Kapitän Riekeles ebenso gut bekannt, wie seinem Unglücksgefährten Kapitänleutnant Herrmann und daß jener wie dieser alles getan hat, das Unglück abzuwenden, dürfen wir ebenso sicher annehmen. Wind und See spotteten ihrer Anstrengungen, das Verdikt darf lauten: höhere Gewalt führte den Untergang des Schiffes herbei.

Die nach den Journalen vorgekommenen Grundberührungen von Seehandlungsschiffen sind nur teilweis den Führern zur Last zu legen.

„Prinzeß Louise", Kapitän Harmssen, hatte am 13. Oktober 1825 von Hamburg die Reise nach China angetreten. Schwere Stürme zwangen zum Anlaufen eines norwegischen Nothafens. Der Lotse, der das Schiff nach Gamle Helsund einlotste, führte es so schlecht, daß es hart gegen die Klippen trieb und diese berührte, ehe es durch Fallenlassen beider Anker zum Stehen kam. Es versegelte nach Christiansand zur Untersuchung des Schiffsbodens, die das Löschen der Ladung nötig machte, und wurde bis zum folgenden Frühjahr durch Ausbesserungsarbeiten im Hafen festgehalten. Die Schuld ist dem Lotsen zuzuschreiben, auf dessen Ortskenntnis der Kapitän sich verlassen mußte, wie es noch heute in kleinen norwegischen Häfen nötig ist, mangels Spezialkarten.

Digitized by Google

Weitere Grundberührungen werden gemeldet von „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen", Kapitän Schooff, am 2. Dezember 1829 vor Cuxhaven, vermutlich infolge des ungünstig gewählten Ankerplatzes. Da die Seehandlungsschiffe sich auf der Elbe stets unter Lotsenführung befanden, so dürfte auch hierbei diese die Verantwortung treffen. Das Schiff erlitt keinen Schaden.

Während „Kronprinz von Preußen" unter Kapitän Siewert nach schneller Reise von St. Thomas im Juni 1833 heimgekehrt, vor Cuxhaven in Quarantäne lag, kam bei starkem Sturm das Schiff zum Treiben und stieß mehrmals auf Grund. Die um Hilfe ersuchte Hamburger Admiralität sandte ein schweres Anker, das ein Ewer verankerte und an dem sich die Brigg bei Eintritt der Flut abhievte, das Schiff war dicht geblieben und kein Wasser bei den Pumpen. Die Ursache des Unfalls dürfte ebenfalls auf den ungünstigen Ankerplatz zurückzuführen sein, der nach Verfügung der Seehandlung in Zukunft von ihren Schiffen gemieden werden mußte. Vorkommendenfalls sollten sie bei der Bösch, Freiberg oder Krautsand ankern. Die Maßnahmen des Kapitäns verhüteten weiteren Schaden.

Bei der Versegelung von Vera Cruz nach Laguna de Terminos kam beim Einsteuern unter beständigem Loten die Brigg „Elisabeth Louise" am 5. Oktober 1839 auf einer nicht in der Karte verzeichneten Bank fest, auf der nur 2,75 m Wasser waren. Es wurden sofort Segel geborgen und ein Warpanker mit Leine achteraus gefahren, aber das Schiff wurde von dem stärker werdenden Wind weiter hinaufgetrieben. Auch das Ausbringen des Treibankers mit Kette half nicht. Am 6. kam ein Lotse, der acht Mann zur Hilfe von Land besorgte, es wurde Ballast geworfen und die Wasserfässer entleert, dadurch wurde das Schiff so erleichtert, daß es bis in 3,2 m Wasser abgehievt werden konnte. Am 7. hinderte stürmischer Wind weiteres Arbeiten, endlich am 8. konnte die Brigg ganz abgeholt werden und unter Segel gehen, ohne Schaden genommen zu haben. Handelte es sich tatsächlich um eine nicht in der Seekarte verzeichnete Bank, was sich nicht mehr nachprüfen aber angesichts des damaligen Standes der Küstenvermessung wohl annehmen läßt, so trifft den Kapitän keine Schuld an dem Unfall, nach dessen Eintreten er alle zweckdienlichen Maßregeln ergriff. „Merkur" kam am 19. Oktober 1847 in dichtem Nebel an der Südseite Anholts auf Strand. Kapitän Meyer gelang es nach Werfen eines Teiles der Ladung mit eigenen Mitteln das Schiff am 20. abends abzubringen. Dem Nebel muß der Unfall zugeschrieben werden.

Wir werden uns daher dem Urteil Berghaus' anschließen dürfen: „Die preußischen Seehandlungsschiffe werden von Männern geführt, die

Digitized by Google

eben so tüchtige Seeleute, als wohlunterrichtete und erfahrene Beobachter sind, aufs Innigste vertraut mit den verfeinerten Methoden der heutigen Nautik und der Behandlung der Instrumente, mit denen diese Schiffe sehr reichlich ausgerüstet sind."

11. Die Reisen der Seehandlungsschiffe im Vergleich mit gleichzeitigen und späteren.

Für die Beurteilung der navigatorischen und seemännischen Leistungen der Schiffsführer bietet ein Vergleich des in Anlage 22 abgedruckten Verzeichnisses sämtlicher Reisen der Seehandlungsschiffe hinsichtlich der Reisedauer mit anderweit ermittelten Werten einen Anhalt.[18]) Solche Mittelwerte enthalten die hinten genannten Werke von Berghaus, Maury, Findlay, die von der Direktion der Deutschen Seewarte herausgegebenen Segelhandbücher für die Weltmeere und die Arbeit von A. Paulus. Da die Reisedauer unter sonst gleichen Verhältnissen von der Schiffsgröße abhängt, indem das größere Schiff weniger durch den Seegang in der Fahrt gehemmt wird als das kleinere und bei gleicher Windstärke mehr Segel führen kann, also auch noch segeln kann, wenn dieses zum Beiliegen gezwungen ist, so verdienen diejenigen der oben angeführten Werke für den Vergleich den Vorzug, deren Mittelwerte aus Reisen von Schiffen annähernd gleicher Größe wie die Seehandlungsschiffe, 118 bis 690 Registertonnen, abgeleitet sind, also Berghaus, Fitzroy und Maury. Die von diesen gegebenen Mittelwerte beruhen aber nur auf verhältnismäßig wenigen Einzelreisen. Berghaus' Angaben über die durchschnittliche Dauer der Reisen nach Nord- und Südamerika und Westindien, die 1837 veröffentlicht wurden, sind nicht durch die Zahl der Einzelreisen belegt. Sie beziehen sich auf die Elbe als Abgangs- und Ankunftshafen. Fitzroy enthält etwa 1500 Mittel, von denen nur 80 aus zehn und mehr Reisen abgeleitet sind, die übrigen aus weniger als zehn Reisen, häufig wird nur eine Reise angeführt. Auch Maury hat wenigstens für die von Europa ausgehenden Reisen selten mehr als 20 zur Gewinnung des Mittels gehabt. Hierdurch wird die Zuverlässigkeit desselben beeinträchtigt. Dagegen bieten die auf mehreren Hundert Einzelreisen beruhenden Mittelwerte der Seewarte eine große Zuverlässigkeit, sie sind aber wegen des Verhältnisses der Schiffsgrößen nicht ohne weiteres auf die Seehandlungsschiffe anzuwenden. Das gilt noch in höherem Maße für die Paulusschen Zahlen, die aus Reisen neuerer Schiffe

[18]) Vergleiche ferner Karte 1 mit den Ausreisen, Karte 2 mit den Heimreisen der Schiffe.

Digitized by Google

gewonnen wurden, doch führt er auch Durchschnittswerte von Schiffen an, die weniger als 500 Registertonnen halten.

Außer der größern Segelfähigkeit der neueren Schiffe trug aber zweifellos zur Verkürzung der Reisedauer die auf wissenschaftlichen Untersuchungen beruhende bessere Kenntnis der Seewege, der meteorologischen Gesetze und ihre Verwertung durch die Schiffsführer bei.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände treten wir in die Untersuchung ein, die streng nur für diejenigen Reisen durchgeführt werden kann, über die noch Schiffsjournale vorhanden sind.

Zu diesem Behufe sind sie auf Grund der Anlage 22 nach nautisch-geographischen Gesichtspunkten geordnet in Reisen nach und von:

1. Nordamerika nördlich Kap Hatteras,
2. dem Westindischen Mittelmeer einschließlich der Nordküste Südamerikas,
3. der Ostküste Südamerikas,
4. rund Kap Horn,
5. im Stillen Weltmeer nach Ostasien,
6. um das Kap der Guten Hoffnung nach und von Ostasien.

Die Zwischenreisen sind den betreffenden Gebieten angehängt.

Die von heimischen Häfen ausgehende und dorthin zurückführenden Reisen sind, soweit die Schiffsjournale erhalten sind, auf den Leuchtturm von Lizard am Westeingang des englischen Kanals als Abgangs- und An-

Tabelle 1. **Mittlere Dauer der Fahrt von Seehandlungsschiffen zwischen der Elbe und Lizard und Swinemünde.**

Name	Elbe—Lizard—Elbe				Swinemünde—Lizard—Swinemünde			
„Mentor"	3	— 5,5	—	—			21,3	
„Prinzeß Louise"	8	— 0,5	7,5	— 0,4				
„Christian"	2	— 6,5	6,3	— 1,6				
„Kronprinz v. Preußen" . .	7,2	— 1,3	9,3	+ 1,4				
„Friedrich Wilhelm III, König v. Preußen"	15,7	+ 7,2	8,5	+ 0,6				
„Elisabeth Louise"	13,8	+ 5,3	11,7	+ 3,8	12			
„Danzig"	8,3	— 0,2	7,3	— 0,6				
„Preußischer Adler" . . .	10,0	+ 1,5	5,0	— 2,9				
„Merkur"	—	—	—	—				
Summe	8/68,0		7/55,6		12		21,3	
Mittlere Dauer	8,5		7,9					

Digitized by Google

kunftsort übertragen, um sie mit der von dort aus berechneten Reisedauer der angezogenen Quellen vergleichbar zu machen. Die Reisen, bei denen das nicht möglich war, sind zwar auch der Vollständigkeit halber angeführt, aber ein Vergleich ist sehr schwierig wegen der so sehr verschiedenen Reisedauer zwischen dem Heimatshafen und Lizard, die für die einzelnen Schiffe zwischen 2 und 42 Tagen schwankt. Tabelle I zeigt in Spalte 2 und 4 die aus allen Fahrten zwischen Elbe und Lizard abgeleitete mittlere Reisedauer jedes Schiffes, aus der die mittlere Reisedauer für alle errechnet ist. Wenn in den Vergleichsquellen Monatsmittel angegeben sind, so sind diese, im andern Fall das Jahresmittel der Reisedauer in die fünfte Spalte der folgenden Tabellen gesetzt, in die sechste der Unterschied der in der vierten Spalte angegebenen Reisedauer gegen das Mittel, wobei + bezeichnet, daß das Seehandlungsschiff länger als die mittlere Dauer, — daß es kürzer unterwegs war. Die Vergleichsquelle ist bezeichnet: Berghaus B., Fitzroy Ft., Findley Fl., Maury M. 55 oder 59, die Segelhandbücher der Seewarte Seew., Paulus P. Dabei ist zu beachten, daß sich die Berghausschen Zahlen auf die Elbe, die andern auf Lizard beziehen.

1. Nach und von Nordamerika nördlich von Kap Hatteras.

a

Lizard—New-York.						New-York—Lizard.					
				Seew.						Seew.	
1826	März	„Christian" . . .	47	39,3	+ 7,7	1828	August	„Elisabeth Louise"	49	26	+ 23
1837	„	„Danzig" . . .	53	39,5	+ 13,5						
1828	April	„Elisabeth Louise"	56	33,1	+ 22,9	New-York—Cuxhaven.					
1836	Juni	„Danzig" . . .	40	43,8	— 3,8	1827	Febr.	„Mentor" . . .	26	26	± 0

b

Fair Island—Baltimore.						Baltimore—Lizard.					
				Seew.						Seew.	
1836	Juni	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	60	46,5	+ 13,5	1836	Sept.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	31	30	+ 1
						1836	Okt.	„Danzig" . . .	24	30	— 6

Auf der Ausreise haben die Schiffe den direkten Weg verfolgt, nur „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" den nördlich um Schottland führenden nördlichen und „Christian" den Weg durch den Passat. Nur die Juni-Reise der „Danzig" ist gut, die andern sind schlecht, namentlich die der „Elisabeth Louise", es waren aber alles Winterreisen. Die lange Dauer der „Danzig"-Reise 1837 erklärt sich dadurch, daß ihr im Sturm der Ruderschaft brach und sie nach zwölfstündigem Beiliegen

Digitized by Google

zur notdürftigen Ausbesserung auf der übrigen 41 Tage langen Reise sehr vorsichtig Segel fahren mußte, um das Notruder nicht zu gefährden. Berghaus gibt 50 Tage als Reisedauer von der Elbe unter günstigen Verhältnissen, dem entspricht die Juni-Reise der „Danzig" und die Reise des „Christian".

Die Rückreisen sind mit Ausnahme von „Elisabeth Louise", die auch hier sehr schlecht abschneidet, gut, denn von der Reisedauer des „Mentor" müssen doch mindestens drei Tage für die Strecke Lizard-Cuxhaven abgezogen werden.

Zum weiteren Vergleich sind hierunter noch die Reisedauern von drei Schiffen in den Jahren 1834/37 angegeben, die in Charter der Seehandlung die Reise nach nordamerikanischen Häfen und zurück machten, also, wie anzunehmen, von etwa gleich großen Schiffen wie die der Seehandlung.

c

Lizard — New-York.						New-York — Lizard.					
				Seew.						Seew.	
1835	Mai	„Ernst u. Gustav"	51	37,5	+ 13,5	1835	August	„Ernst u. Gustav"	30	26	+ 4
						1836	Nov.	„ „ „	25	25	± 0
Fair — Island — New-York.											
1836	Sept.	„Ernst u. Gustav"	30	41,3	— 11,3						
Lizard — Philadelphia.						Philadelphia — Lizard.					
				Seew.						Seew.	
1835	April	„Copernicus" . .	35	33,1	+ 1,9	1835	August	„Copernicus" . .	23	26	— 3
1836	Sept.	„ . .	30	36,0	— 6,0	1836	Okt.	„ . .	53	30	+ 23
Lizard — Baltimore.						Baltimore — Lizard.					
				Seew.						Seew.	
1835	Mai	„Alexander" . .	45	37,5	+ 7,5	1835	Febr.	„Alexander" . .	20	26	— 6
1836	Juli	„Alexander" (von Fair Island) . .	62	42,1	+ 19,9	1836	Sept.	„ . .	33	30	+ 3
1834	Okt.	„Alexander" . .	48	39,3	+ 8,7						

Der Vergleich ergibt, daß auf der Hinreise im Mittel die Seehandlungsschiffe 5, 8 Tage mehr, auf der Rückreise gleich lange Zeit brauchten, als die andern gleichzeitigen Schiffe, sich also nicht vorteilhaft von diesen abheben.

2. Nach und von dem Westindischen Mittelmeer und der Nordküste Südamerikas.

Ziehen wir von den Reisen der „Prinzeß Louise" von und nach der Elbe 8 Tage für die Ausreise, 7, 5 Tage für die Rückreise ab, so ergibt sich, daß von den 8 Ausreisen 5, von den 8 Heimreisen 4 wesentlich kürzer

Digitized by Google

a

		Lizard—New-Orleans.			
				Seew.	
1834	Febr.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“ .	52	48,2	+ 3,8
1830	April	„	53	46,4	+ 6,6
1833	Juni	„	43	50,4	— 7,4
1832	Nov.	„	41	50,5	— 9,5
1834	„	„Prinzeß Louise“	43	50,5	— 7,5
1835	Dez.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“ .	65	51,5	+ 13,5

		New-Orleans—Lizard.			
				Seew.	
1835	Januar	„Prinzeß Louise“	35	41	— 6
1834	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“ .	47	41	+ 6
1833	März	„	46	44	+ 2
1836	„	„	40	44	— 4
1831	April	„Mentor“ . . .	56	44	+ 12
1830	Juni	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“ .	37	42	— 5

		Elbe—New-Orleans.			
				Von Lizard Seew.	
1840	Nov.	„Prinzeß Louise“	56	50,5	+ 5,5
1841	Dez.	„	52	51,5	+ 0,5

		New-Orleans—Elbe.			
				Bis Lizard Seew.	
1841	Febr.	„Prinzeß Louise“	39	41	— 2
1842	März	„	63	44	+ 19

b

		Lizard—Vera Cruz.			
				P.	
1839	Juli	„ElisabethLouise“	43	55	— 12
1833	Okt.	„	47	55	— 8
1830	Nov.	„Mentor“ . . .	58	55	+ 3

		Laguna de Terminos—Lizard.			
				P.	
1834	Febr.	„ElisabethLouise“	51	57,3	— 6,3
1839	Okt.	„	46		— 11,3

		Elbe—Vera Cruz.			
				B.	
1843	Januar	„ElisabethLouise“	78	65	+ 13
1842	Mai	„	48		— 17
1844	„	„Kronprinz von Preußen“ . .	50		— 15
1840	Juni	„ElisabethLouise“	57		— 8
1841	August	„	70		+ 5
1843	„	„	72		+ 7
1845	Okt.	„	50		— 15
1847	Nov.	„	56		— 9
1840	Dez.	„	56		— 9
1828	„	„Kronprinz von Preußen“ . .	61		— 4

		Laguna de Terminos—Elbe.			
1846	Januar	„ElisabethLouise“	53		
1845	März	„	59		
1841	April	„	55		
1842	August	„	73		
1844	„	„Kronprinz von Preußen“ . .	54		
1841	Dez.	„ElisabethLouise“	50		
1843	„	„	60		

		Stettin—Vera Cruz.			
1826	August	„Mentor“ . . .	80		

		Laguna de Terminos—Stettin.			
1848	Januar	„ElisabethLouise“	100		

		Elbe—Belize.			
1840	Okt.	„Kronprinz von Preußen“ . .	60		

		Belize—Elbe.			
1841	Febr.	„Kronprinz von Preußen“ . .	47		

Digitized by Google

als das Mittel der Seewarte sind. Das Mittel aus den 6 Ausreisen von Lizard ist gleich dem Mittel aus den Monatsmitteln der Seewarte, während es bei den Heimreisen 1, 2 Tage größer ist. Die lange Heimreise des „Mentor" erklärt sich aus dem Zustande des Schiffes, das nach seiner Rückkehr als unbrauchbar verkauft wurde, auf der Dezemberausreise des „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" müssen ebenso wie auf der März-Heimreise der „Prinzeß Louise" besonders ungünstige Verhältnisse geherrscht haben. Von gleichzeitigen Schiffen läßt sich nur eine Ausreise des „Alexander" 50 Tage von Lizard im November heranziehen, die länger ist als die Ausreise der Seehandlungsschiffe im gleichen Monat. Nach Berghaus ist die Reisedauer von der Elbe 57 Tage. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" brauchte im April und Juni je einen Tag mehr, im November vier Tage, „Prinzeß Louise" 11, 1 und 5 Tage weniger.

Für den Vergleich bietet nur Paulus eine Ausreise nach Tampico, das zwar rund 210 Seemeilen nördlich von Vera Cruz liegt, aber gemäß den geographischen und meteorologischen Verhältnissen gleich weit von Lizard. Im Jahre 1899 machte ein Schiff von weniger als 500 Registertonnen die Ausreise in 55 Tagen, demnach würden die von Lizard ausgegangenen Seehandlungsschiffe „Elisabeth Louise" von 180 Registertonnen sehr gute Ausreisen, „Mentor" von 337 Registertonnen eine mäßige gemacht haben. Die Rückreisen der Brigg nach Lizard sind ebenfalls gut, die Ausreise ist sogar um einen Tag kürzer als die kürzeste von 16 Reisen zwischen 1893 und 1904. Von den 11 Ausreisen von der Elbe sind 7, von den 7 Heimreisen dahin 6 kürzer als die von Paulus gegebenen. Das Mittel aller Ausreisen, 59 Tage, ergibt, da es von der Elbe aus gerechnet ist, gleiche Reisedauer wie das Paulussche Schiff, 8 von den 13 Seehandlungsschiffen brauchten kürzere Zeit; das gleiche Mittel aus den Heimreisen, 57,8 Tage, ist nahezu dem von Paulus gleich, so daß die mittlere Reisedauer der Seehandlungsschiffe kürzer war als die von Paulus gegebene, 6 der 9 Seehandlungsschiffe brauchten kürzere Zeit als das Mittel. Die Augustreisen der „Elisabeth Louise" in beiden Richtungen sind schlecht. Gegen Berghaus sind von den 13 Ausreisen nur 3 länger, die übrigen 10 zum Teil wesentlich kürzer. Die Leistungen der Seehandlungsschiffe auf diesen Reisen sind zufriedenstellend, der jahreszeitliche Einfluß auf die Reisedauer tritt in der Zusammenstellung klar zutage.

Die Zwischenreisen des „Mentor" von Vera Cruz nach New York 27, nach Neu Orleans 15 Tage, entsprechen den Verhältnissen.

Digitized by Google

c

Lizard—St. Thomas.						St. Thomas—Lizard.					
				Ft.						Ft.	
1829	Januar	„ElisabethLouise“	29	38	— 9	1829	März	„ElisabethLouise“	29	35	— 6
1836	April	„Kronprinz von Preußen“ . .	36		— 2	1831	April	„	40		+ 5
1832	Juni	„Prinzeß Louise“	35		— 3	1836	Juni	„Kronprinz von Preußen“ . .	25		— 10
1831	„	„ElisabethLouise“	31		— 7	1832	August	„Prinzeß Louise“	40		+ 5
1832	Nov.	„Kronprinz von Preußen“ . .	32		— 6	1831	Okt.	„ElisabethLouise“	42		+ 7
Elbe—St. Thomas.											
				B.							
1832	März	„EiisabethLouise“	38	44	— 6						
1833	Juli	„Kronprinz von Preußen“ . .	40		— 4						

Zum Vergleich ist für die Ausreise das von Fitzroy aus 31 Reisen nach Barbadoes gezogene Mittel genommen, da die Entfernung praktisch gleich ist, sämtliche Seehandlungsschiffe, auch die von der Elbe ausgegangenen, haben gute Ausreisen aufzuweisen. Für die Rückreise fand sich zum Vergleich nur eine Reise von St. Thomas nach Plymouth bei Fitzroy, die mittlere Reisedauer der Seehandlungsschiffe betrug 0,1 Tage mehr, rechnet man die Fitzroysche Reise mit, so ist die mittlere Reisedauer 35,2 Tage. „Kronprinz von Preußen“ und „Elisabeth Louise“ machten gute Reisen mit 10,2 und 6,2 Tagen Gewinn, die übrigen verloren 4,8, 4,8, 6,8 Tage. Gegen Berghaus gewannen 5 Schiffe, eins brauchte gleiche Zeit wie das Mittel, eins einen Tag länger, auf der Rückreise brauchten weniger als 45 Tage, die Berghaus gibt, drei Schiffe, „Elisabeth Louise“ im März 9, „Kronprinz von Preußen“ sogar 17 Tage, die anderen 2 länger.

d

Lizard—Haiti.						Haiti—Lizard.					
				P.						P.	
1829	Juni	„ElisabethLouise“	36	37,5	— 1,5	1836	Febr.	„ElisabethLouise“	36	29,3	+ 6,7
1837	Juli	„	42		+ 4,5	1839	März	„Kronprinz von Preußen“ . .	42		+ 12,7
1836	August	„	37		— 0,5	1837	April	„ElisabethLouise“	33		+ 3,7
1835	Nov.	„	48		+ 10,5	1826	August	„Christian“ . . .	54		+ 24,7
1838	Dez.	„Kronprinz von Preußen“ . .	41		+ 3,5	1829	„	„ElisabethLouise“	37		+ 7,7
						1837	Okt.	„	40		+ 10,7
Elbe—Haiti.						Haiti—Elbe.					
1840	März	„Kronprinz von Preußen“ . .	34			1845	Januar	„Kronprinz von Preußen“ . .	87		
1838	April	„	38			1840	Juni	„	35		
1845	Mai	„	42			1838	Juli	„	43		
1844	Okt.	„	35			1845	August	„	46		

Digitized by Google

Als Vergleich gibt Paulus zwei Ausreisen von 500 bis 1000 Registertonnen großen Schiffen, deren kürzeste 33, die längste 42 Tage dauerte, danach ist nur eine Reise der Seehandlungsschiffe länger als diese. Das Mittel der Paulusschen und der Seehandlungsreisen von Lizard ist 37,0 Tage, unter dem 5 von den 9 Seehandlungsschiffen bleiben. Für die Heimreisen hat Paulus das Mittel aus drei Reisen abgeleitet, deren längste 35 Tage beanspruchte. Nur die Aprilreise der „Elisabeth Louise" und die Junireise des „Kronprinz von Preußen" sind kürzer, alle übrigen Heimreisen länger als diese. Dies erklärt sich daraus, daß gerade der bei den Heimreisen von Westindien zu wählende Reiseweg erst durch die Untersuchungen der Seewarte abgekürzt ist. Besonders schlecht sind die Heimreisen des „Christian" im August und des „Kronprinz von Preußen" im Januar.

Lizard—Kingston (Jamaika).						**Kingston (Jamaika)—Lizard.**					
				Seew.							
1830	Dez.	„ElisabethLouise"	42	37	+ 5	1837	März	„Kronprinz von Preußen" . .	33		
1836	„	„Kronprinz von Preußen" . .	39		+ 2	1828	„	„Mentor" . . .	47		
						1830	Mai	„ . . .	41		
Fair Island—Kingston.						**Kingston—Fair Island.**					
1822	Okt.	„Mentor" . . .	41	38	+ 3	1829	April	„Mentor" . . .	45		
1827	Nov.	„ . . .	80	37	+ 43						
1829	Dez.	„ . . .	56	37	+ 19						
Swinemünde—Kingston.											
1837	August	„Kronprinz von Preußen" . .	49								

Die Monatsmittel sind abgeleitet aus den von der Seewarte für die Strecke Lizard—Portorico gegebenen, unter Hinzurechnung von drei Tagen für die um rund 500 Seemeilen weitere Entfernung nach Jamaika. Der Vergleich ergibt, daß alle Ausreisen längere Zeit beanspruchen, auch gegen die Berghaussche Angabe, 48 Tage von der Elbe, besonders schlecht sind die letzten zwei des „Mentor". Für die Heimreisen gilt das für die von Haiti Gesagte.

Für die von Seehandlungsschiffen so häufig befahrene Strecke nach und von Havanna finden wir bei Berghaus für die Reise von der Elbe 59 Tage, für die Rückreise dahin 49 Tage, danach sind von den 25 Ausreisen 9 schlechter, 16 besser als das Mittel, von den 26 Rückreisen 9 und 17, also ein gutes Ergebnis.

Digitized by Google

f

Elbe—Havanna.						Havanna—Elbe.					
				Lizard						Lizard	
1843	Januar	„Kronprinz von Preußen" . .	66		+ 10,2	1836	Febr.	„Prinzeß Louise"	42	36	— 5,9
						1835	„	„Kronprinz von Preußen" . .	47	36	— 4,6
1840	März	„Danzig" . . .	40		— 15,8						— 5,9
1843	„	„ . . .	50		— 5,8						+ 0,4
1844	„	„ . . .	46		— 9,8	1825	März	„	37		— 9,6
1832	April	„Kronprinz von Preußen" . .	47	40	— 7,4	1839	„	„Danzig" . . .	42		— 4,6
					— 8,8	1842	„	„ . . .	54		+ 7,4
1834	„	„	52		— 3,8	1847	April	„ElisabethLouise"	40		— 6,6
1835	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	57	47	— 0,4	1829	Mai	„Kronprinz von Preußen" . .	45		— 1,6
					+ 1,2	1840	„	„Danzig" . . .	40		— 6,6
1841	„	„Danzig" . . .	48		— 7,8	1832	Juni	„Kronprinz von Preußen" . .	58	49	+ 7,1
1836	Mai	„Prinzeß Louise"	57	53	+ 5,6						+ 11,4
1828	„	„Kronprinz von Preußen" . .	67	62	+ 1,2	1834	„	„	46		— 0,6
					+ 14,6	1835	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	—	36	— 5,9
					+ 11,2						
1838	„	„Danzig" . . .	60	52	+ 4,6	1843	„	„Danzig" . . .	34		— 12,6
					+ 4,2	1844	„	„ . . .	39		— 7,6
1836	Juni	„ElisabethLouise"	49	32	— 15,4	1836	Juli	„Prinzeß Louise"	40	33	— 8,9
					— 6,8						— 6,6
1842	„	„Danzig" . . .	55		— 0,8	1838	„	„Danzig" . . .	55	40	— 1,9
1835	Juli	„Prinzeß Louise"	56	50	+ 2,6						+ 8,4
					+ 0,2	1843	„	„ . . .	43		— 3,6
1831	„	„Kronprinz von Preußen" . .	53	46	— 1,4	1828	August	„Kronprinz von Preußen" . .	44	41	— 0,9
					— 2,8						— 2,6
1839	„	„	63		+ 7,2	1833	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	52	48	+ 6,1
1834	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	51	42	— 5,4						+ 5,4
					— 4,8	1836	„	„ElisabethLouise"	48	40	— 1,9
1840	August	„Danzig" . . .	65		+ 9,2						+ 1,4
1843	„	„ . . .	46		— 9,8	1837	„	„Danzig" . . .	43	38	— 3,9
1844	„	„ . . .	73		+ 17,2						— 3,6
1846	Okt.	„ElisabethLouise"	67		+ 11,2	1835	Sept.	„Prinzeß Louise"	53	46	+ 4,1
1845	„	„Danzig" . . .	49		— 6,8						+ 6,4
1834	Nov.	„Kronprinz von Preußen" . .	60	54	+ 6,6	1842	„	„Danzig" . . .	56		+ 9,4
					+ 4,2	1831	Okt.	„Kronprinz von Preußen" . .	54	47	+ 5,1
1838	„	„Danzig" . . .	58		+ 2,2						+ 7,4
1841	Dez.	„ . . .	61		+ 5,2	1834	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	57		+ 10,4
						1843	„	„Danzig" . . .	44		— 2,6
						1837	Nov.	„Kronprinz von Preußen" . .	45		— 1,6
						1839	„	„	54		+ 7,4

Digitized by Google

Mittlere Dauer von 25 Reisen von der Elbe			55,8			Mittlere Dauer von	12 Reisen nach Lizard . .			41,9	
							26 Reisen zur Elbe . . .		46,6		
Portsmouth—Havanna.						Havanna—Portsmouth.					
										Ft.	
1835	Dez.	„Prinzeß Louise"	46	43	— 4,4	1833	Nov.	„Danzig" . . .	51	33	+ 18
Mittlere Dauer von 11 Reisen von Lizard				47,4		1844	Dez.	„ . . .	36		+ 3
						1845	„	„ . . .	34		+ 1

Fitzroy gibt eine Ausreise von Liverpool von 62 Tagen, die nur 6 von den 25 Ausreisen an Dauer übertreffen. Für die Rückreise nach Portsmouth beträgt nach ihm die mittlere Dauer von 10 Reisen 33 Tage, also 1, 3 und 18 Tage weniger als „Danzig" dazu brauchte, deren Novemberreise demnach sehr schlecht ist. Für den Vergleich der übrigen Rückreisen ist auch das Fitzroysche Mittel nicht verwendbar, da sich die für die Strecke Lizard—Portsmouth gebrauchte Zeit nicht feststellen läßt.

Es sind daher für Aus- und für Heimreisen die Mittel der Seehandlungsschiffe für die Elbe und für Lizard gebildet und die Abweichungen eingetragen; dabei steht die für Lizard über der für Elbe. Für die Ausreisen ergaben sich, da eine das Mittel nur um 0,2 überschreitet, gleich viel über wie unter dem Mittel, für die Heimreisen 11 über, 15 unter dem Mittel; auch wenn man wegen der aus dem Verzeichnis hervorgehenden großen Unterschiede der zwischen Elbe und Lizard gebrauchten Zeit nur die Zeitdauer von und bis Lizard ins Auge faßt, bleibt das Verhältnis für die Ausreisen ziemlich unverändert, 5 und 6, für die Heimreisen, 4 und 8, wird es günstiger.

Monatsweise zusammengestellt ist die Reisedauer auf der Ausreise kürzer als das Mittel im März um 10,5, April 4,8, Juni 3,8, gleich dem Mittel im Juli, länger im Januar um 10,2, Mai und August 5,5, Oktober 2,2, November 3,2 und Dezember 5,2 Tage; auf der Heimreise im Februar um 2,1, März 2,3, April 6,6, Mai 4,1, Juni 2,4 kürzer, im Juli und August gleich, im September um 7,9, Oktober 5,1, November 2,9 Tage länger als die mittlere.

Auffallend ist die sehr ungleiche Reisedauer desselben Schiffes im gleichen Monat, z. B. brauchte „Danzig" für die Ausreise im August 65, 46, 73 Tage, auf der Heimreise im Juli 55 und 43, „Kronprinz von Preußen" auf der Heimreise im Juni 58 und 46, im November 45 und 54 Tage. Zum Teil wird dies durch die so außerordentlich verschiedene Dauer des Aufenthaltes im Englischen Kanal und der Nordsee erklärt.

Digitized by Google

8

Von der Elbe nach Venezuela.						Von Venezuela nach der Elbe.					
				B.						B.	
1830	April	„ElisabethLouise"	47	60	— 13	1850	Jan.	„Kronprinz von Preußen" . .	41	50	— 9
1828	Mai	„Christian" . . .	32		— 28	1833	März	„ElisabethLouise"	48		— 2
1828	Okt.	„ . . .	38		— 22	1831	April	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	52		+ 2
1849	„	„Kronprinz von Preußen" . .	42		— 18	1830	Juni	„ElisabethLouise"	41		— 9
1830	Nov.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	66		+ 6	1832	„	„	44		— 6
1832	„	„ElisabethLouise"	82		+ 22	1832	Juli	„Christian" . . .	36		— 14
						1833	Nov.	„Kronprinz von Preußen" . .	71		+ 21
						Von Guiana nach der Elbe.					
										B.	
						1833	Mai	„Kronprinz von Preußen" . .	37	50	— 13

Der Berghausschen Angabe gegenüber, die etwas hoch gegriffen erscheint, haben die ersten vier Schiffe vorzügliche Ausreisen gemacht, namentlich „Christian", der auf der Maireise nur zwei Tage mehr als die Hälfte gebrauchte, die Novemberreise der „Elisabeth Louise" ist dagegen sehr schlecht. Auch auf den Heimreisen leisteten „Christian" und „Kronprinz von Preußen" sehr gutes. Letzterer machte dies aber durch die sehr schlechte Novemberreise wett. Von den acht Rückreisen sind sechs, und zwar zumeist erheblich, kürzer als das Mittel.

An Zwischenreisen fallen in dies Gebiet:

„Christian" im Mai 1831 von New York nach Port au Prince 35 Tage,

„Danzig" im Juni 1837 von New York nach Havanna 28 Tage,

„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" im August 1833 von New-Orleans nach Havanna 7 Tage.

3. Nach und von der Ostküste Südamerikas.

a) Für die Ausreisen gibt Fitzroy als Mittel von drei Reisen von den Downs, also etwa einen Tag kürzer als von der Elbe 44 Tage, dem entspricht die Novemberreise der „Danzig", die andere ist schlecht, die Junireise gut.

Nach Paulus beträgt die mittlere Dauer der Heimreise von fünf Schiffen 49,6 Tage bis Lizard, dem das Mittel der fünf Rückreisen der Seehandlungsschiffe — die Reisedauer nach London ist praktisch gleich der nach der Elbe — 55 Tage, gleich ist, da 5,6 Tage für die Strecke

Digitized by Google

a

Elbe—Bahia.

1845	Okt.	„Danzig" . . .	60		
1846	Nov.	„ . . .	45		

St. Ubes—Bahia.

1847	Juni	„Danzig" . . .	32		

Bahia—Lizard.

				P.	
1832	Juli	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	51	49,6	+ 1,4

Bahia—Elbe.

1847	Januar	„Danzig" . . .	53		
1846	Juli	„ . . .	67		
1832	„	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	55		
1847	August	„Danzig" . . .	60		
1851	Septbr.	„ London	40		

b

Lizard—Rio de Janeiro.

				Ft.	
1828	Januar	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	70	49	+ 21
1826	Mai	„Prinzeß Louise"	54		+ 5
1830	Septbr.	„	46		— 3
1828	Nov.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	47.		— 2

Elbe—Rio de Janeiro.

				B.	
1851	April	„Danzig" . . .	53	55	— 2
1841	Mai	„Prinzeß Louise"	57		+ 2
1845	Juni	„	57		+ 2
1843	„	„Kronprinz von Preußen" . .	62		+ 7
1842	Juli	„	53		— 2
1844	August	„Prinzeß Louise"	64		+ 9
1841	Nov.	„Kronprinz von Preußen" . .	65		+ 10
1847	Dez.	„Merkur" . . .	48		— 7

Lissabon—Rio de Janeiro.

1839	Juli	„Danzig" . . .	53		

Rio de Janeiro—Lizard.

				P.	
1831	Febr.	„Kronprinz von Preußen" . .	85	61,8	+ 23,2
1848	März	„Merkur" . . .	49		— 12,8
1829	Mai	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	65		+ 3,2
1828	Juni	„	68		+ 6,2
1827	Okt.	„Christian" . . .	58		— 3,8
1844	„	„Prinzeß Louise"	72		+ 10,2
1825	Dez.	„Mentor" . . .	66		+ 4,2

Rio de Janeiro—Elbe.

1842	März	„Kronprinz von Preußen" . .	81		
1843	Mai	„	59		
1841	August	„Prinzeß Louise"	53		
1842	Septbr.	„Kronprinz von Preußen" . .	57		
1839	Okt.	„Danzig" . . .	71		
1845	„	„Prinzeß Louise"	63		

Lizard-Elbe noch unter dem Durchschnitt der hierfür gebrauchten Zeit bleibt. Eins der Paulus'schen Schiffe war unter 500 Registertonnen, also gleich groß wie die Seehandlungsschiffe und brauchte bis Lizard

Digitized by Google

56 Tage, die Seehandlungsschiffe mit Ausnahme der „Danzig" im Juli und August brauchten bis zur Elbe weniger Zeit, die letztere Reisedauer von 60 Tagen zur Elbe darf aber 56 Tagen bis Lizard gleich gesetzt werden, so daß nur eine Reise von sechs länger ist als die des gleich großen 50 Jahre später fahrenden Schiffes.

b) Das Mittel Fitzroys für die Ausreisen beruht auf zwei Reisen, die vier Reisen der Seehandlungsschiffe von Lizard ergeben 54,2 Tage mittlere Dauer, — ohne die sehr schlechte Reise „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" die übrigen drei Reisen 46,8 Tage, also zwei Tage weniger. Gerade diese Reisen sind durch die lange Zeit ungünstig beeinflußt, welche die Strecke Elbe-Lizard erforderte, ein Schiff bedurfte 23, ein anderes sogar 32 Tage dazu.

Von und nach der Elbe ergeben im Mittel die 12 Ausreisen 62,8 Tage, also 7,8 Tage mehr als Berghaus, die 13 Rückreisen 67,8 Tage, von den Ausreisen sind nur drei, von den Heimreisen fünf länger als diese Mittel, dagegen von ersteren nur drei kürzer als die Berghaussche Angabe. Dem aus vier Heimreisen von Paulus abgeleiteten Mittel, 61,8 Tage, steht die mittlere Reisedauer der sieben Seehandlungsschiffe, bis Lizard 66,2 Tage, um 4,4 Tage nach, die Einzelreisen sind mit Ausnahme von „Merkur" und „Christian" länger als die von Paulus gegebene Reisedauer von 61 Tagen eines Schiffes unter 500 Registertonnen. Von den sechs Heimreisen nach der Elbe sind drei länger als die mittlere Reisedauer bis dorthin. „Kronprinz von Preußen" hat im Februar und März sehr schlechte Heimreisen gemacht, „Merkur" sehr gute Aus- und Heimreise.

Die Strecke Lizard-Santos legte „Prinzeß Louise" im Dezember 1842 in 46 Tagen zurück, was als gute Reise gelten darf, da Paulus als Mittel aus 74 Reisen 46,4 Tage als mittlere Reisedauer gibt.

c

Lizard—Buenos Aires.													
1825	Juni	„Mentor" . . .	72	Ft. 56	+ 16								
Lizard—Montevideo.							Montevideo—Lizard.						
1835	Juni	„Kronprinz von Preußen" . .	71	P. 70	+ 1		1835	Okt.	„Kronprinz von Preußen" . .	76	Ft. 61	— 15	
1826	Sept.	„Christian" . .	71		+ 1								

Die Ausreise des „Mentor" ist gegen die eine von Fitzroy sehr schlecht, die der zwei andern Schiffe entsprechen annähernd der Reise eines Schiffes unter 500 Registertonnen von Paulus. Bemerkenswert

Digitized by Google

ist die Übereinstimmung der Reisedauer aller drei Schiffe trotz ihrer verschiedenen Größe, „Mentor" 337, „Kronprinz von Preußen" 227, „Christian" 118 Registertonnen und der für die zwei ersten und „Christian" verschiedenen Jahreszeit. Die Heimreise des „Kronprinz von Preußen" ist sehr gut, selbst gegen das Paulussche Mittel aus 20 Reisen 65,4 Tage.

Die Zwischenreisen in diesem Gebiet entsprechen den von Fitzroy gegebenen Dauern:

				Ft.	
1851	Juni	„Danzig" von Rio de Janeiro—Bahia	13	15	— 2
1825	Sept.	„Mentor" von Buenos-Aires—Rio de Janeiro	14	13	+ 1

4. Rund Kap Horn.

Hierunter sind die Umsegelungen des Kap Horn sowohl von Osten wie von Westen zusammengefaßt.

Lizard—Valparaiso.

				Ft.	
1833	Jan.	„Prinzeß Louise"	102	87	+ 15
1834	Aug.	„ElisabethLouise"	97		+ 10
1831	Okt.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	108		+ 21
1829	Nov.	„Kronprinz von Preußen" . .	114		+ 27
1836	Dez.	„Prinzeß Louise"	91		+ 4
1838	„	„	86		— 1
1822	„	„Mentor" . . .	109		+ 22

Elbe—Valparaiso.

1849	Sept.	„Danzig" . . .	102		
1850	Okt.	„Preußischer Adler"	105		

Elbe—Arica.

				Ft.	von Liverpool
1837	Dez.	„ElisabethLouise"	118	113	

Rio de Janeiro—Valparaiso.

				Ft.	
1826	August	„Prinzeß Louise"	59	50	+ 9
1830	Nov.	„	62		+ 12

Santos—Valparaiso.

				P.	
1843	Febr.	„Prinzeß Louise"	41	57	— 16

Callao—Falmouth.

				Ft.	nach Plymouth
1850	Mai	„Danzig" . . .	112	115	— 3

Arica—Lizard.

				P.	von Pisagua
1838	August	„ElisabethLouise"	100	100,2	— 0,2

Nach dem auf 11 Ausreisen nach Valparaiso beruhenden Mittel Fitzroys sind bis auf eine die Ausreisen der Seehandlungsschiffe zum Teil reichlich länger, die Rückreise kürzer. Die Ausreise wie Rückreise nach und von Arica der „Elisabeth Louise" sind gleich den Mitteln. Während die Reisen von Rio de Janeiro nach Valparaiso länger, sind die von Santos und Montevideo und die Rückreise kürzer als das Mittel.

Valparaiso—Rio de Janeiro.

				Ft.	
1827	August	„Christian" . .	26	39	— 13

Das Mittel ist aus 11 Reisen gezogen, deren kürzeste 32 Tage, also 6 Tage länger dauerte.

Talcahuano—Rio de Janeiro.

1830	Dez.	„Kronprinz von Preußen" . .	48		

Digitized by Google

Montevideo—Valparaiso.						Callao—Bahia.					
				Ft.							
1827	Juni	„Christian" . .	41	51	— 10	1832	April	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" .	59		

Zwischenreisen an der Westküste Südamerikas wurden ausgeführt und sind, soweit Vergleichsdaten vorhanden sind, gegeben:

Valparaiso—Coquimbo.						Valparaiso—Callao.					
				Ft.						Ft.	
1827	März	„Prinzeß Louise"	3	3,5	— 0,5	1835	Januar	„ElisabethLouise"	25	14	+ 11
1831	„	„	4		+ 0,5	1850	„	„Danzig" . . .	14		± 0
1823	Okt.	„Mentor" . . .	2		— 1,5	1843	April	„Prinzeß Louise"	11		— 3
Valparaiso—Arica.						Arica—Islay.					
				Ft.						Ft.	
1839	April	„Prinzeß Louise"	7	11	— 4	1831	März	„Prinzeß Louise"	6	5	+ 1
1833	Mai	„	9		— 2						

Auf diesen Zwischenreisen schneiden die Seehandlungsschiffe mit Ausnahme von „Elisabeth Louise" nicht ungünstig ab.

Diese Reisen werden weiter unten noch eingehenderer Besprechung unterzogen.

5. Im Stillen Weltmeer nach Ostasien.

a

Von der Westküste Südamerikas nach Honolulu.						Von Honolulu nach Kanton.					
				Ft.						Ft.	
1831	Mai	„Prinzeß Louise"	34	31	+ 3	1828	März	„Prinzeß Louise"	38	41	— 3
1833	Juli	„	41		+ 10	1831	Juli	„	44		+ 3
1837	August	„	35		+ 4	1839	Septbr.	„	49		+ 8
1839	„	„	33		+ 2	1837	Okt.	„	41		± 0
1823	Okt.	„Mentor" . . .	41		+ 10	1823	Dez.	„Mentor" . . .	33		— 8
1827	Dez.	„Prinzeß Louise"	37		+ 6						
Callao—Manila.						Honolulu—Manila.					
1843	August	„Prinzeß Louise"	67			1833	Septbr.	„Prinzeß Louise"	44		

Das Mittel Fitzroys für die Reisen von Callao nach Honolulu beruht auf zwei Reisen, die mittlere Reisedauer der sechs Seehandlungsschiffe beträgt 35,2 Tage und dürfte der Wirklichkeit näher kommen. „Mentor" trat die Reise von Coquimbo, das rund 500 Seemeilen südlich von Callao liegt, an, so daß durch seinen Mehrbedarf an Zeit das Mittel größer wird. Beachtenswert ist die Gleichmäßigkeit der beiden Augustreisen der „Prinzeß Louise". Die mittlere Dauer der Reisen der Seehandlungsschiffe von Honolulu nach Kanton, 41 Tage, ist gleich der

Digitized by Google

einen von Fitzroy gegebenen Reise. Die Reisen der „Prinzeß Louise" von Callao und von Honolulu nach Manila sind gute Durchschnittsreisen. Die Zwischenreisen in Ostasien sind hier angeschlossen:

b

Kanton—Manila.						Manila—Kanton.					
				Ft.						Ft.	
1829	Januar	„Prinzeß Louise"	6	6	± 0	1831	Okt.	„Prinzeß Louise"	20	5	+ 15
1831	Septbr.	„	11		+ 5	1833	Nov.	„	11		+ 6
1837	Dez.	„	6		± 0	1843	„	„	9		+ 4

Fitzroy gibt die Hinreise als Mittel von drei Reisen, die Rückreise eines augenscheinlich sehr schnellen Schiffes. Die langen Reisen der „Prinzeß Louise" im September und Oktober erklären sich aus dem Kentern des Monsuns.

c

Manila—Singapore.						Singapore—Anjer.					
				Ft.						Ft.	
1829	Febr.	„Prinzeß Louise"	13	8	+ 5	1829	März	„Prinzeß Louise"	16	16	± 0

Das Mittel Fitzroys für die Reise nach Singapore beruht auf drei Schiffen, „Prinzeß Louise" muß besonders ungünstige Verhältnisse getroffen haben.

d

Batavia—Hongkong.						Singapore—Hongkong.					
				Ft.						Ft.	
1847	Okt.	„Kronprinz von Preußen" . .	30	19	+ 11	1847	April	„Preußischer Adler"	22	20	+ 2
1845	Dez.	„Preußischer Adler"	35		+ 16						
Batavia—Surabaya.											
1833	Dez.	„Danzig" . . .	10	10	± 0						

Die eine Reise Fitzroys von Batavia nach Hongkong muß besonders günstig gewesen sein, das Mittel aus den zwei Reisen der Seehandlungsschiffe, 32,5 Tage, hat mehr Wahrscheinlichkeit für sich.

6. Um das Kap der Guten Hoffnung nach und von Ostasien.

Für die Strecke Lizard—Batavia führt Fitzroy nur ein Schiff an, eins der Seehandlungsschiffe machte eine kürzere, das andere, eine Brigg, eine wesentlich längere Reise. Nach den Mitteln der Seewarte haben „Merkur" und „Preußischer Adler" recht gute Ausreisen, die übrigen mittelmäßige gemacht. Die Rückreisen der Seehandlungsschiffe sind zum Teil ungeheuer viel länger als das Fitzroysche Mittel aus zwei

Digitized by Google

a

Lizard—Batavia.

				Ft.	
1845	August	„Preußischer Adler"	91	94	— 3

Liverpool—Batavia.

				Ft.	
1846	Juni	„Kronprinz von Preußen" . .	112	94	+ 18

Elbe—Batavia.

				Seew. v. Lizard	
1848	März	„Danzig" . . .	113	102	
1847	Juni	„Kronprinz von Preußen" . .	110	95	
1848	Dez.	„Merkur" . . .	107	105	

Elbe—Hongkong.

1848	Sept.	„Preußischer Adler"	137		

Elbe—Singapore.

				Seew. v. Lizard	
1846	Nov.	„Preußischer Adler"	123	123	

Kanton—St. Helena.

				Ft.	
1834	Januar	„Prinzeß Louise"	62	91	— 29
1831	Dez.	„	64		— 27

Anjer—St. Helena.

1829	März	„Prinzeß Louise"	74		
1824	April	„Mentor" . . .	69		

Liverpool—Calcutta.

1852	Januar	„Preußischer Adler"	137		

Batavia—Elbe.

				Ft.	
1849	Mai	„Merkur" . . .	134	86	+ 48
1847	Juli	„Preußischer Adler"	101		+ 15
1848	Sept.	„Danzig" . . .	160		+ 74
1846	Okt.	„Kronprinz von Preußen" . .	115		+ 29

Kanton—Lizard.

1840	Febr.	„Prinzeß Louise"	114		
1844	„	„	118		
1846	„	„Preußischer Adler"	117		
1849	März	„	123		

b

St. Helena—Lizard.

				Ft.	
1832	Febr.	„Prinzeß Louise"	50	44	+ 6
1834	März	„	50,3		+ 6,3
1829	Juni	„	47		+ 3
1824	Juli	„Mentor"	48		+ 4

Manila—Lizard.

1838	Febr.	„Prinzeß Louise"	121		

Reisen bis zu den Downs, der längsten dieser kommt „Preußischer Adler" mit 101 Tagen gleich. Diese Reisen werden weiter unten noch näher untersucht werden.

Für die Strecke Kanton—St. Helena gibt Fitzroy eine, offenbar sehr lange Reise, der gegenüber das Mittel der Seehandlungsschiffe, 63 Tage, sehr gut wäre, während diese auf der Strecke St. Helena—Lizard länger verweilten, als die mittlere Dauer von acht Reisen Fitzroys. Addiert man die beiderseitigen Mittelwerte, so erhält man die mittlere Reisedauer von Kanton nach Lizard, nach Fitzroy 135 Tage, gegen 111,8 Tage der Seehandlungsschiffe. Für die ganze Heimreise müssen

Digitized by Google

wir letzteres als richtiger annehmen. Die Reise der „Prinzeß Louise" von Manila nach Lizard ist daran gemessen schlecht, die lange Reisedauer von Anjer nach St. Helena ist durch die Jahreszeit des Reiseantritts bedingt.

Während für die Reisen nach Nordamerika das Gebiet der veränderlichen und der Westwinde, nach dem Westindischen Mittelmeer dieses und der Nordostpassat den Reiseweg vorschrieben, führten die Reisen nach jenseits der Linie liegenden Häfen durch sämtliche Windgebiete der Erde, und die Wahl des günstigsten Weges stellte höhere Anforderungen an die Schiffsführer. Eine nähere Untersuchung, wie sie diesen Anforderungen gerecht wurden, scheint daher angezeigt. Sie wird dadurch erleichtert, daß von Maury sowohl wie von Findlay und der Seewarte Ergebnisse ihrer Untersuchungen über die günstigsten Seglerwege zum Vergleich mit den aus den erhaltenen Schiffstagebüchern entnommenen Angaben vorliegen. Die folgenden zu diesem Zwecke aufgestellten Tabellen enthalten in der senkrechten Spalte 1 die einzelnen Reiseabschnitte, die für die Ausführung der Reise von Bedeutung sind, in Spalte 2 die von Maury (M), Findlay (Fl), der Seewarte (Seew.) berechnete entsprechende mittlere Reisedauer in dem betreffenden Monat in Tagen und die entscheidenden Schnittpunkte nach Länge oder Breite, je nachdem Spalte 1 sie nach Breite oder Länge enthält; Spalte 3 gibt unter dem Schiffsnamen und dem Jahre der Reise die von dem Seehandlungsschiff gebrauchte Zeit in Tagen und die Breite oder Länge der Schnittpunkte, Spalte 4 den Unterschied der Reisedauer des Seehandlungsschiffes, gegen die mittlere Reisedauer, so daß die Differenz mit + bezeichnet ist, wenn das Seehandlungsschiff längere, mit —, wenn es kürzere Zeit gebrauchte.

a) Von Lizard zur Linie

dient zum Vergleich Tabelle 2, in der mit 30° Nordbreite beginnend die von Maury 1855 berechneten Schnittpunkte der Breitenparallele von 5° zu 5° eingetragen sind. Die betreffenden Angaben der Seehandlungsschiffe beginnen schon mit 45° Nordbreite und sind durch den Zeitbedarf für die einzelnen Abschnitte vervollständigt, während Maury nur die Gesamtzeit von Lizard bis zur Linie gibt. Es handelt sich also um Schiffe, die zeitlich den Seehandlungsschiffen nahestehen und um das Mittel aus den Wegen, die jene wie diese verfolgten.

Die 16 Seehandlungsschiffe haben von 30° N Breite, wo vier östlicher als Maury stehen, bis 20°, wo alle westlicher stehen, einen westlicheren Kurs genommen, der sich dann nach der Linie zu wieder dem Mauryschen Schnittpunkte, der nach der Jahreszeit zwischen 24,3° und

Digitized by Google

Tabelle 2. **Reisen von Seehandlungsschiffen von Lizard zur Linie, verglichen mit Maurys Explanations and sailing directions 1855.**

1	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4	3	4	2	3	4	3	4
Schiff	M.	V. „Prinzeß Louise“		V. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“		V. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“		M.	V. „Prinzeß Louise“		M.	B. „Kronprinz von Preußen“		V. „Mentor“		M.	B. „Elisabeth Louise“		V. „Preußischer Adler“	
Monat	Jan.	Jan.	1832	Jan.	1828	Jan.	1827	Mai	Mai	1826	Juni	Juni	1835	Juni	1825	Aug.	Aug.	1834	Aug.	1845
bis 45° N. .																	4			
in W.-Länge		12°												13°			11°			
bis 35° N. .									7								4		9	
in W.-Länge		22°							23,6°					18°			17°		19°	
bis 30° N. .		12		10		33			2			13		20			2		2	
in W.-Länge	17°	23°		21°		31°		18,4°	26,3°		19,1°	20°		16°		19,1°	19°		21°	
bis 25° N. .									2											
in W.-Länge	20°							21,2°	25,3°		21,7°					21,2°				
bis 20° N. .		6		5		6			1			4		6			4		5	
in W.-Länge	21,7°	25°		26,5°		24°		23,2°	26°		23,7°	25°		25°		23,8°	24°		26°	
bis 15° N. .									2								2			
in W.-Länge	22,7°	26°						24,5°	25,9		24,4°			26°		24,7°	25°		26°	
bis 10° N. .		6		3		4			2			5		4			4		6	
in W.-Länge	22,7°	24°		25°		19,3°		23,8°	24,2		23,2°	22°		24°		23,0°	22°		23°	
bis 5° N. . .									4								5			
in W.-Länge	22°	21°						21,0°	23,6°		20,5°			23°		18°	18°		16°	
bis 0° . . .		13		14		8			14			14		8			6		9	
in W.-Länge	22,8	22°		24°		21,4°		24,3°	29,3°		23,8°	21°		25°		20,6°	20°		17°	
Zusammen .	40,2	37	— 3,2	32	— 7,8	51	+ 10,8	31,3	34	+ 2,7	39,1	36	— 3,1	38	— 1,1	37,3	31	— 6,3	31	— 6,3

Digitized by Google

1	2	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4
Schiff	M.	V. „Prinzeß Louise“		V. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“		M.	B. „Kronprinz von Preußen“		M.	V. „Prinzeß Louise“		S. B. „Christian“		V. „Mentor“		V. „Prinzeß Louise“		V. „Prinzeß Louise“	
Monat	Okt.	Okt.	1830	Fair Island	1831	Nov.	Nov.	1829	Dez.	Dez.	1842	Dez.	1826	Dez.	1822	Dez.	1836	Dez.	1838
bis 45° N.		4		16			2												
in W.-Länge . . .		14,5°		15°			15°									13,5°		11,5°	
bis 35° N.		6		5			5					7							
in W.-Länge . . .		22°		15°			18°									21,5°		18°	
bis 30° N.		3		4			3			17				14		10		14	
in W.-Länge . . .	19,7°	23°		18°		19,4°	17°		17,6°	29°				18°		26°		21,5°	
bis 25° N.		4																	
in W.-Länge . . .	22,9°	23°				22,2°			19,9°										
bis 20° N.		4		6			7			3				8		6		6	
in W.-Länge . . .	24°	26°		24°		23,0°	27°		21,5°	26°				24°		27°		28°	
bis 15° N.		2		1			2												
in W.-Länge . . .	24,6°	27°		26°		23,8°	28°		22,4°							27°		25°	
bis 10° N.		4		3			2			4				6		4		3	
in W.-Länge . . .	23,5°	23°		22°		22,4°	27°		22°	25°				24°		25°		24°	
bis 5° N.		3		4			2												
in W.-Länge . . .	22,6°	22°		22°		21,2°	25°		21°							20°		19,5°	
bis 0°		3		4			7			6		24		10		7		9	
in W.-Länge . . .	24,3°	25°		27°		22,2°	26°		23,1	24°		24°		23°		21°		21°	
Zusammen	33,5	33	− 0,5	43	+ 9,5	33,2	30	− 3,2	32,8	30	− 2,8	31	− 1,8	38	+ 5,2	27	− 5,8	32	− 0,8

Digitized by Google

22,2° Westlänge liegt, so weit nähert, daß acht westlich, acht östlich von ihm zwischen 29° und 17° W Länge den Äquator überschreiten. Es ergibt sich nun die eigentümliche Erscheinung, daß von den östlicheren und den westlicheren Schiffen je fünf kürzere, je zwei längere Zeit von Lizard zur Linie brauchten als die Mauryschen Schiffe. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" blieb, im Januar 1827 um 1,4° östlicher, im Oktober um 2,7° westlicher schneidend um 10,8 und 9,5 Tage zurück. Da er beide Male den Weg im Passat von 30° Nordbreite zur Linie in derselben Zeit, 18 Tagen, zurücklegte, so war die östlichere oder westlichere Länge ohne Einfluß auf die Verlängerung der Reise. Deren Ursache lag in dem Gebiete der veränderlichen Winde, in dem er das erstemal 33, dann 25 Tage aufgehalten wurde. Seine beiden Januarreisen zeigen den großen Einfluß, den ungünstige Wind- und Wetterverhältnisse im Gebiet der veränderlichen Winde auf die Reisedauer haben, noch auffallender, 1828 überwand er diese Strecke in zehn Tagen und gewann bis zur Linie 7,8 Tage gegen das Mittel, 1827 erst nach 33 Tagen und verlor 10,8 Tage bis zur Linie, obwohl er diesmal im Passat nur 18 Tage gegen 22 Tage vorher brauchte. Dabei war er 1827 auf 30° Nordbreite bis 31° Westlänge gedrängt worden.

„Mentor" legte in den entgegengesetzten Monaten Juni und Dezember die Reise in je 38 Tagen zurück, im Juni von 20° N Breite an immer 1° bis 2° westlich von der Mauryschen Route mit 1,1 Tagen Gewinn, im Dezember in 30° N auf dem Mauryschen Schnittpunkt stehend, auf 20° N 2,5°, auf 10° N 2° westlicher und auf 0° auf dem Schnittpunkt mit 5,2 Tagen Verspätung. Die sechs Tage, die er im Juni länger im Gebiet der veränderlichen Winde war als im Dezember, gewann er im Passat wieder, indem er beide Male bis 5° N Breite die gleiche Länge innehielt. Im Dezember brauchte er in den Kalmen des Äquators zwei Tage länger als im Juni. Diese Gegenüberstellung beweist, daß er den Weg im Dezember ohne Berücksichtigung der jahreszeitlichen Verschiebung der Nordostpassatgrenzen gewählt hatte.

Bei den sechs Reisen der „Prinzeß Louise" sehen wir das Bestreben, sie zu verbessern. Die erste Reise, 1826, hielt das Schiff 14 Tage lang zwischen 5° und 0° Breite fest, so daß es von Lizard bis zur Linie 2,7 Tage länger als das Mittel brauchte und den Äquator in 29,3° W Länge schnitt. Auf den folgenden Reisen bemühte es sich, den Kalmengürtel günstiger weiter östlich zu schneiden mit dem Erfolg, daß es im Dezember 1836 5,8 Tage gewann. Im Dezember 1838 hatte „Prinzeß Louise" 20° N zu westlich, auf 28° W geschnitten, das Ergebnis dieser Wegverlängerung war 0,8 Tag mehr als die mittlere Dauer. Kapitän Harmssen, der 1822 den „Mentor" auf der Dezemberreise und „Prinzeß

Digitized by Google

Louise" auf der Maireise 1826 führte, machte beide Male längere Reisen, sein früherer Obersteuermann und seit 1830 Nachfolger in der Führung der „Prinzeß Louise", Wendt, verwertete die auf den früheren Reisen gewonnenen Erfahrungen nützlich.

Die größte Abweichung nach Osten zeigt „Preußischer Adler", der die Linie im August in 17° W Länge schnitt und, obwohl er 9 Tage zwischen 5° und 0° festgehalten wurde, 6,3 Tage weniger brauchte als das Mittel.

Von den erwähnten äußersten Abweichungen abgesehen, bewegen sich die Schiffswege von 40° N Breite, das zwischen 12,5° und 20° Westlänge geschnitten wird, nach 16° bis 31° W auf 30° Breite auseinander, so daß ein Teil der Schiffe Madeira in Sicht bekommt und die Kanarien durchfährt, nähern sich dann den Kap-Verdischen Inseln, die sie bis auf zwei Schiffe östlich liegen lassen und nähern sich dann einander wieder so, daß sie 10° N Breite zwischen 19° und 27°, 5° N zwischen 16° und 25° und die Linie zwischen 17° und 29,3° W Länge überschreiten, ohne sonderlich der jahreszeitlichen Verschiebung der Passatgrenzen und der Kalmenzone Rechnung zu tragen, von der Absicht geleitet, im Südostpassat möglichst gut zu luward zu stehen, um nicht gegen das vorspringende Kap San Roque gedrängt zu werden. Da die Mauryschen Längenangaben zum Schneiden von 5° und 0° noch östlicher sind, von den Seehandlungsschiffen außer einem schlechten Segler nur zwei die mittlere Reisedauer überschritten, die zwölf andern zum Teil sehr wesentlich darunter blieben, so kann man der Schiffsführung volle Anerkennung zuteil werden lassen. Die Schiffsführer haben durch ihr westlicheres Halten die Reisen abgekürzt, denn schon die 1877 vom Königlich-Niederländischen Meteorologischen Institute aus 1569 Reisen abgeleiteten Schnittpunkte liegen für alle Monate von 15° N Breite an westlicher als die Mauryschen, und die Seewarte gibt, gestützt auf ein noch umfassenderes Beobachtungsmaterial, für die Wintermonate als Schnittpunkt der Linie 26° bis 28°, für die Sommermonate 20° bis 26° W Länge an, während Horsburgh 18° bis 23° Westlänge gibt.

b) Rund Kap Horn.

Da alle 16 Seehandlungsschiffe nach Häfen südlich der Linie bestimmt waren, so mußten sie ihren Kurs durch den Nordostpassat, und die Äquatorialkalmen so einrichten, daß sie möglichst schnell den Südostpassat in günstiger Stellung erreichten. Die neun nach ostamerikanischen Häfen bestimmten Schiffe verfolgten zunächst bis etwa zum Breitenparallel ihres Bestimmungshafens denselben Kurs, wie die ums Kap Horn gehenden, sie überschritten 10° Südbreite dicht zusammen-

Digitized by Google

gedrängt zwischen 26° und 31,5° Westlänge, mit Ausnahme des „Kronprinz von Preußen", der 1835 diesen Parallel in 22° West, den 20. Parallel in 26° West Länge schnitt und von dort westlicher steuerte, während die übrigen ihn in 30° bis 38° kreuzten. Von hier setzten die nach Rio de Janeiro und Santos bestimmten Schiffe ihren Kurs auf diese Häfen. Die übrigen schnitten 30° Südbreite zwischen 40° und 46,5° Westlänge, wo „Kronprinz von Preußen" wieder auf sie traf und mit den nach Montevideo bestimmten Schiffen dorthin abdrehte. „Preußischer Adler" hatte die andern schon auf 20° Südbreite und 30° Westlänge verlassen, um das Kap der Guten Hoffnung der Sundastraße zustrebend.

Sieben Schiffe setzten die Reise nach Valparaiso fort, ihnen schlossen sich zwei von Rio de Janeiro, eins von Santos und zwei von Montevideo kommend an. Während „Kronprinz von Preußen" im Jahre 1830 sich von 20° Südbreite sehr östlich hielt, 30° in 35,4 Westlänge, 40° in 35,8 W, 50° in 45,3° W schnitt und infolgedessen von dort bis zum Meridian des Kap Horn 16 Tage gebrauchte, folgten die andern zehn Schiffe ziemlich geschlossen der amerikanischen Küste, neun schnitten den 40. Parallel zwischen 49° und 56,7° Westlänge, „Prinzeß Louise" 1826, von Rio de Janeiro fast direkt südlich steuernd, in 46° Westlänge. Kapitän Harmssen führte sie, wie 1822 den „Mentor", von hier östlich der Falklands-Inseln mit dem Erfolg, daß sie zum Runden des Kaps 25, „Mentor" 31 Tage brauchte. Auf der Reise im Jahre 1830 zog Kapitän Wendt, der nun die „Prinzeß Louise" führte, aus diesen Erfahrungen den Nutzen, daß er 40° Südbreite auf 49,5° Westlänge schnitt, von hier den Kurs auf 63° Westlänge in 50° Südbreite setzte und bis zum Meridian des Kap Horn nur 6,5 Tage brauchte, gegen 18,5 Tage im Jahre 1826 und 12 Tage des „Mentor".

„Elisabeth Louise", die nächst diesen vier Schiffen 40° S am weitesten östlich in 51° Westlänge schnitt, stand auf 50° Südbreite in 59.5° Westlänge und brauchte von dort bis zum Meridian des Kap Horn neun Tage.

Die andern fünf Schiffe hatten 40° S zwischen 54° und 56,°7 Westlänge geschnitten und standen auf 50° zwischen 62,°8 und 64,°8, so daß sie wohl alle in der Lage gewesen wären, die Le Maire-Straße zu benutzen. Nur „Prinzeß Louise", Kapitän Wendt, durchsegelte am 18. März 1833 die Le Maire-Straße, nachdem sie über Nacht beigedreht hatte, mit dem Erfolg, daß sie das Kap Horn in 19 Tagen umschiffte, während sie 1843 unter Kapitän Rodbertus ebenfalls im März östlich von Staten-Eiland gehend, nur 15 Tage dazu gebrauchte. Die Seewarte gibt als Mittel aus 587 Umsegelungen des Kap Horn für den März 19,4 Tage Dauer, wodurch die Leistung des Kapitän Rodbertus noch

Digitized by Google

besser erscheint, da er 4,4 Tage weniger gebrauchte. Die nur halb so große, 118 Registertonnen haltende Schonerbrigg „Christian" nahm Ende März 1827 von 63,°5 Westlänge in 50° Südbreite ebenfalls ihren Weg durch die Le Maire-Straße und erreichte den Meridian des Kap Horn in 11 Tagen in 56,°7 Südbreite, „Prinzeß Louise" hatte bis dahin in 58° Südbreite 12 Tage gebraucht. Der „Christian" konnte den Erfolg seiner guten Leistung nicht auskosten, da er in dem schweren Wetter so litt, daß er zur Umkehr nach Montevideo gezwungen wurde. Bei der zweiten Umsegelung des Kap Horn in der zweiten Junihälfte schlug er bis zum Meridian des Kaps, den er in fünf Tagen von 61,°7 Westlänge und 50° Südbreite erreichte, sein früheres Ergebnis, wurde aber dann durch widriges Wetter so aufgehalten, daß er zur vollen Umseglung 25 Tage brauchte. „Prinzeß Louise" hatte im Februar 1836, „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" im Januar 1832, ebenfalls fünf Tage, „Elisabeth Louise" im Oktober 1834 sogar nur vier Tage gebraucht und damit gegen die Monatsmittel der Seewarte einen Gewinn von 1,7, 1,8, 3,2 Tagen, „Christian" von 1,4 Tagen erzielt. Während diese gute Vorlage der Schonerbrigg und der 180 Registertonnen großen Brigg „Elisabeth Louise" durch das beim Kap herrschende stürmische Wetter wieder zunichte gemacht wurde, genügte sie den mehr als doppelt so großen Vollschiffen für eine etwas kürzere Umseglung als das Mittel. Für die betreffenden Schiffe hat also die Durchsegelung der Le Maire-Straße keinen Vorteil gebracht. Ein solcher ist zwar durch eingehende Untersuchungen der Seewarte festgestellt, wenn die Verhältnisse für die Durchsegelung der Straße: Sichtigkeit, starker durchstehender achterlicher Wind, geringer Gegenstrom, günstig sind, was aber nur selten eintritt. Da die Straße nur bei Tage befahren werden kann, so muß man unter Umständen noch eine Nacht drangeben, um beigedreht das Tageslicht zu erwarten. Scheidet dann in der Straße noch der Wind aus oder wird ungünstig, so erleidet die Reise mehr Verzögerung als Förderung und der Vorteil, daß man nach Durchfahren der Straße 60 Seemeilen westlicher steht als beim Umfahren von Staten-Eiland, ist durch die mehr gebrauchte Zeit aufgehoben.

„Prinzeß Louise" schreibt am 7. März 1843 in 54° 35′ Südbreite und 65° 19′ Westlänge: „Wir beabsichtigten durch die Straße Le Maire zu passieren, fanden aber wie wir uns derselben mehr näherten, daß der Strom uns stark nach Ost versetzte und daß der Wind zum Durchsegeln etwas zu südlich war. Wir gaben es daher auf und richteten unsern Kurs so, um auswärts von Staten Island passieren zu können."

In Tabelle 3 sind die Umsegelungen des Kap Horn durch 12 Seehandlungsschiffe mit den aus 587 Reisen von der Seewarte abgeleiteten

Digitized by Google

Tabelle 3. Reisen von Seehandlungsschiffen von 50° S im Atlantischen Weltmeer um Kap Horn bis 50° S im Stillen Ozean, verglichen mit den Angaben des Segelhandbuchs für Atlantischen Ozean. S. 447.

1	2	3	4	3	4	2	3	4	3	4	3	4
Schiff		V. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen“		B. „Kronprinz von Preußen“			V. „Prinzeß Louise“		V. „Mentor“		V. „Prinzeß Louise“	
von 50° S.-Breite	587					587						
im Monat	Jan.	Jan.	1832	Jan.	1830	Febr.	Febr.	1836	Febr.	1822	Febr.	1839
bis Kap Horn	6,8	5	− 1,8	16	+ 9,2	6,7	5	− 1,7	12	+ 5,3	8	+1,3
in S.-Breite . .	57,5°	55,9°		58,5°		57,5°	57°		57,5°		58,5°	
bis 50° S. . .	11,7	13	+ 1,3	12	+ 0,3	12,5	14	+ 1,5	19	+ 6,5	11,5	−1,0
in W.-Länge .	80,7°	79,6°		77,9		80,3°	81°		81°		80°	
rund Kap Horn	18,5	18	− 0,5	28	+ 9,5	19,2	19	− 0,2	31	+ 11,8	19,5	+0,3

1	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4
Schiff		V. „Prinzeß Louise“		S. B. „Christian“		V. „Prinzeß Louise“			S. B. „Christian“	
von 50° S.-Breite	587							587		
im Monat	März	März	1843	März	1827	März	1833	Juni	Juni	1827
bis Kap Horn	7,4	9	+ 1,6	11	+ 3,6	12	+ 4,6	6,4	5	− 1,4
in S.-Breite . .	57,5°	57°		56,7°		58°		57,1°	57°	
bis 50° S. . .	12,0	6	− 6,0	mußte wegen Sturmschaden nach Montevideo zurückkehren		7	− 5,0	11,4	20	+ 8,6
in W.-Länge .	81,0°	80°				79°		81,7°	81,7°	
rund Kap Horn	19,4	15	− 4,4			19	− 0,4	17,8	25	+ 7,2

1	2	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		V.			B.			V.	
von 50° S.-Breite	587	„Prinzeß Louise“		587	„Elisabeth Louise“		587	„Prinzeß Louise“	
im Monat	Sept.	Sept.	1826	Okt.	Okt.	1834	Dez.	Dez.	1830
bis Kap Horn	7,6	18,5	+ 10,9	7,2	4	− 3,2	6,6	6,5	− 0,1
in S.-Breite . .	57,2°	57,2°		57,3°	56°		57,4°	57,7°	
bis 50° S. . .	14,7	6,5	− 8,2	14,7	23	+ 8,3	10,5	22	+ 11,5
in W.-Länge .	80,9°	78°		80,8°	82°		80,0°	80,2°	
rund Kap Horn	22,3	25,0	+ 2,7	21,9	27	+ 5,1	17,1	28,5	+ 11,4

Digitized by Google

Tabelle 4. Reisen von Seehandlungsschiffen von Lizard nach Valparaiso, verglichen mit den Reisen deutscher Schiffe dorthin vor dem Jahre 1889. (Segelhandbuch für den Stillen Ozean, S. 478.)

1	2	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		V. „Prinzeß Louise“		V. „Prinzeß Louise“			S. Br. „Christian“			V. „Prinzeß Louise“	
Von Lizard im	Jan.	Jan.	1832	Jan.	1843	April	April	1827	Juni	Juni	1826
Tage bis 0°	29,5	37	+ 7,5	30	+ 0,5		31	+ 1,5	32,0	34	+2,0
„ 0° bis 50° S. .	33,8	33	— 0,8								
„ Lizard bis 50° S.	63,3	70	+ 6,7								
Kap Horn in S.-Breite	57,5°	58°		57°		57°	57°		56,9°	57,2°	
50° S. in W.-Länge	81,3°	79°		80°		81,7°	81,7°		81,3°	78°	
rund Kap Horn, Tage	20,5	19	— 1,5	15	— 5,5	19,9	25	+ 5,1	21,3	25	+3,7
Lizard bis rund K. H.	83,8	89	+ 5,2								
40° S. in W.-Länge	78,3	77°		77,8°		78,3°	78°		78,5°	75,5°	
Tage bis Valparaiso	8,7	13	+ 4,3	8	— 0,7	11,7	8	— 3,7	9,8	12	+2,2
ganze Reise	92,5	102	+ 9,5								

1	2	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		B. „Elisabeth Louise“			V. „Prinzeß Louise“			V. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“	
Von Lizard im	Aug.	Aug.	1834	Sept.	Sept.	1830	Okt.	Fair Island	1831
Tage bis 0°	34	31	— 3,0	35,8	33	— 2,8	29,3	43	+ 13,7
„ 0° bis 50° S. .	32	27	— 5,0				31,5	36	+ 4,5
„ Lizard bis 50° S.	66	58	— 8,0				60,8	79	+ 18,2
Kap Horn in S.-Breite	57,2°	58,6°		57,2°	57,7°		57,1°	55,9°	
50° S. in W.-Länge	80,3°	77,9°		79,3°	80,2°		80,1°	79,6°	
rund Kap Horn, Tage	21,9	27	+ 5,1	20,6	28,5	+ 7,9	17,3	18	+ 0,7
Lizard bis rund K. H.	87,9	85	— 2,9				78,1	97	+ 18 9
40° S. in W.-Länge	77,7°	81.5°		77,1°	75°		78,3°	77,4°	
Tage bis Valparaiso	9,8	12	+ 2,2	8,4	10	+ 1,6	9,1	11	+ 1,9
ganze Reise	97,7	97	— 0,7				87,2	108	+ 20,8

1	2	3	4	2	3	4	3	4	3	4
Schiff		B „Kronprinz von Preußen“			V. „Mentor“		V. „Prinzeß Louise“		V. „Prinzeß Louise“	
Von Lizard im	Nov.	Nov.	1829	Dez.	Dez.	1822	Dez.	1836	Dez.	1838
Tage bis 0°	28,8	30	+ 1,2	30,3	38	+ 7,7	27	— 3,3	32	+ 1,7
„ 0° bis 50° S. .	31,6	32	+ 0,4	32,0	29	— 3	34	+ 2,0	28	— 4
„ Lizard bis 50° S.	60,4	62	+ 1,6	62,3	67	+ 4,7	61	— 1,3	60	— 2,3
Kap Horn in S.-Breite	57,2°	58,5°		57,2°	57,5°		57°		58,5°	
50° S. in W.-Länge	80,8°	77,9°		80,5°	80°		81°		80°	
rund Kap Horn, Tage	19,6	28	+ 8,4	21,4	31	+ 9,6	19	— 2,4	19,5	— 1,9
Lizard bis rund K. H.	80	90	+ 10	83,7	98	+ 14,3	80	— 3,7	79,5	— 4,2
40° S. in W.-Länge	78,0°	81,5°		77,8°	80°		79°		78°	
Tage bis Valparaiso	9,3	24	+ 14,7	10,1	11	+ 0,9	11	+ 0,9	6,5	— 3,6
ganze Reise	89,3	114	+ 24,7	93,8	109	+ 15,2	91	— 2,8	86	— 7,8

Digitized by Google

Tabelle 5. Reisen von Seehandlungsschiffen von Lizard rund Kap Horn, verglichen mit Maury Explanations and sailing directions etc. 7. ed. 1855. S. 476ff. u. 617ff.

1	2	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		V. „Prinzeß Louise“		V. „Prinzeß Louise“			S. B. „Christian“			V. „Prinzeß Louise“	
Von Lizard im	Jan.	Jan.	1832	Jan.	1843	April	April	1827	Juni	Juni	1826
Tage bis 0°	40,2	37	— 3,2			31,8					
„ 0° bis 50° S. .	26,9	33	+ 6,1			33,9					
„ Lizard bis 50° S.	67,1	70	+ 2,9								
„ rund Kap Horn	16	19	+ 3,0	15	— 1,0	16,4	25	+ 8,6	15,7	21,3	+ 5,6
„ von Lizard rund Kap Horn . . .	83,1	89	+ 5,9								

1	2	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		B. „Elisabeth Louise“			V. „Prinzeß Louise“			V. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen“	
Von Lizard im	Aug.	Aug.	1834	Sept.	Sept.	1830	Okt.	Fair Island	1831
Tage bis 0°	37,3	31	— 6,3				33,5	43	+ 9,5
„ 0° bis 50° S. .	35	27	— 8,0				28,2	36	+ 7,8
„ Lizard bis 50° S.	72,3	58	— 14,3				61,7	79	+ 17,3
„ rund Kap Horn	17	27	+ 10,0	20,9	28,5	+ 7,6	19,5	18	— 1,5
„ von Lizard rund Kap Horn . . .	89,3	85	— 4,3				81,2	97	+ 15,8

1	2	3	4	2	3	4	3	4	3	4
Schiff		B. „Kronprinz von Preußen“			V. „Mentor“		V. „Prinzeß Louise“		V. „Prinzeß Louise“	
Von Lizard im	Nov.	Nov.	1829	Dez.	Dez.	1822	Dez.	1836	Dez.	1838
Tage bis 0°	33,2	30	— 3,2	32,8	38	+ 5,2	27	— 5,8	32	— 0,8
„ 0° bis 50° S. .	26,8	32	+ 5,2	27,7	29	+ 1,3	34	+ 6,3	28	+ 0,3
„ Lizard bis 50° S.	60,0	62	+ 2,0	60,5	67	+ 6,5	61	+ 0,5	60	— 0,5
„ rund Kap Horn	20,6	28	+ 7,4	15,5	31	+ 15,5	19	+ 3,5	19,5	+ 4,0
„ von Lizard rund Kap Horn . . .	80,6	90	+ 9,4	76,0	98	+ 22	80	+ 4,0	79,5	+ 3,5

Digitized by Google

mittleren Dauern in den einzelnen Monaten zusammengestellt. Sie ergibt, daß ein Schiff die Umseglung aufgeben mußte, sechs Schiffe längere Zeit gebrauchten, deren Ursache oben erklärt ist, vier annähernd die mittlere Dauer erreichten und eins um 4,4 Tage unter ihr blieb. Angesichts der Größe der Seehandlungsschiffe darf das Ergebnis als befriedigend bezeichnet werden.

Macht Tabelle 3 den Einfluß ersichtlich, den die Umseglung des Kap Horn auf die Dauer der Reise nach Valparaiso ausübt, so stellt Tabelle 4 die ganze Reise von Lizard bis Valparaiso von sieben Seehandlungsschiffen in Vergleich mit denselben Reisen deutscher Schiffe vor dem Jahre 1889. In ihr fällt zunächst auf, daß auf der ersten Reisestrecke von Lizard zur Linie die Ergebnisse der Seehandlungsschiffe gegen die Tabelle 2 sich wesentlich verschlechtert haben. Gewannen sie dort, indem sie sich westlich von den Mauryschen Schnittpunkten hielten, so verloren sie hier, da die Monatsmittel der Seewarte auf noch weiter westlich gelegenen Schnittpunkten erreicht wurden und daher im Januar 10,7, im Juni 7,1, im August 3,3, Oktober 4,2, November 4,4, Dezember 2,5 Tage kleiner sind als die Mauryschen.

Für den zweiten Reiseabschnitt von der Linie nach 50° Südbreite im Atlantischen Weltmeere sind mit Ausnahme von August die Zahlen der Seewarte größer als die Maurys, wie ein Vergleich mit Tabelle 5 zeigt, welche die Reisen von Lizard bis 50° Südbreite im Stillen Weltmeer Maurys Monatsmitteln 1855 gegenüberstellt. So kommt es, daß die Ergebnisse der Seehandlungsschiffe gegen die Seewartemittel zwischen Lizard und 50° Südbreite besser sind als zwischen Lizard und der Linie.

Für die Umschiffung des Kap Horn sind die Monatsmittel der Seewarte im Januar 4,5, April 3,5, Juni 5,6, August 4,9, Dezember 5,9 Tage größer, im September 0,3, Oktober 2,2, November 1,0 Tag kleiner als die Maurys, daher rundeten vier Seehandlungsschiffe Kap Horn schneller als die Schiffe der Seewarte, aber nur zwei schneller als die Maurys.

Die Strecke Lizard bis 50° Südbreite im Stillen Ozean wurde demzufolge von drei Seehandlungsschiffen gegenüber den Seewartezahlen, von nur einem gegenüber den Zahlen Maurys in kürzerer Zeit zurückgelegt.

Aus diesem Ergebnis könnte man schließen, daß die Seehandlungsschiffe den amerikanischen, auf denen vorzugsweise die Mauryschen Angaben beruhen, an Schnelligkeit nachstanden, was durch den Umstand bestätigt wird, daß der in Amerika gebaute „Christian" tatsächlich eins der schnellsten Schiffe der Seehandlung war.

Digitized by Google

Zwischen der Ableitung der mittleren Reisedauer Maurys und der Seewarte liegen rund 35 Jahre, in denen der wissenschaftlichen Erforschung der Seewege ein überreiches Beobachtungsmaterial zugeführt wurde. Begannen die Arbeiten der Seewarte auch erst in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts, so konnte sie doch die Arbeiten ihrer Vorgänger, Maurys und des Niederländischen Meteorologischen Instituts verwerten, so daß die von ihr abgeleiteten Mittel sicher die zuverlässigsten sind. Ihnen gegenüber schneiden die Seehandlungsschiffe nicht schlecht ab, wenn man sich vergegenwärtigt, daß allein zwischen 1889 und 1897 die mittlere Reisedauer auf dieser Strecke um sieben Tage kürzer geworden ist, gegen die dem Vergleich in Tabelle 4 zugrunde liegende.

Für die letzte Reisestrecke von 50° Südbreite im Stillen Weltmeere nach Valparaiso ergibt sich aus Tabelle 4, daß sie von den Seehandlungsschiffen am schnellsten zurückgelegt wurde, welche die Schnittpunkte der Seewarte am nächsten innehielten, so von „Christian" im April 1827 und „Prinzeß Louise" im Januar 1843 und Dezember 1838. Während im Dezember die drei Schiffe „Mentor", „Prinzeß Louise" 1836 und 1838 50° Südbreite im Mittel in 80,5° Westlänge, wie die Seewarte angibt, kreuzten, gelang das Schneiden des 40. Parallels im Schnittpunkte der Seewarte nur „Prinzeß Louise" 1838, sie erreichte in 6,5 Tagen den Hafen 3,6 Tage früher als das Mittel, „Mentor" und „Prinzeß Louise" 1836, die 2,2° und 1,2° westlicher schnitten, brauchten 11 Tage, 0,9 mehr als das Mittel.

Tabelle 6. **Vergleich der Reisen von Seehandlungsschiffen rund Kap Horn von Westen nach Osten mit Segelhdbch. f. d. Stillen Ozean, S. 766.**

1	2	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff von 50° S im Stillen Ozean	Seew.	„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen"		„Elisabeth Louise"			„Christian"			„Elisabeth Louise"	
im Monat	Mai	Mai	1832	Mai	1835	Sept.	Sept.	1827	Okt.	Okt.	1838
bis Kap Horn . .	5,8	8	+ 2,2	7	+ 1,2	5,5	4	— 1,5	5,2	6	+ 0,8
in S.-Breite . . .		57°		57,5°			57°			57,8°	
bis 50° S im Atl. Ozean		4		5			3			4	
in W.-Länge . . .		49,5°		51°			52°			61°	
rund Kap Horn . .		12		12			7			10	

bietet kein volles Vergleichsmaterial, die Reise von „Christian" ist gut und macht die lange Dauer auf der Ausreise wett. Die Schiffe gingen

Digitized by Google

nach Häfen an der Ostküste Südamerikas, ihre Heimreisen von dort werden weiter hinten untersucht werden.

c) Im Stillen Weltmeer

setzten sieben Seehandlungsschiffe die Reise über Oahu auf den Hawaii-Inseln nach Manila und Kanton fort. Es mag befremdlich erscheinen, daß die Seehandlungsschiffe den weiteren Weg um das Kap Horn nach Ostasien wählten, nautische Gründe sprachen nicht dafür, wohl aber die Absicht, für den preußischen Handel die Häfen der südamerikanischen Freistaaten offen zu halten und dort so oft als möglich die Flagge zu zeigen. Außerdem mag zur Wahl dieses Weges noch der Nimbus beigetragen haben, der damals nicht nur im Binnenlande, sondern auch an der Waterkant der Ostsee eine Weltumsegelung noch umgab. Tabelle 7 dient zum Vergleich ihrer Leistungen für den Weg von der Linie bis Honolulu mit der von der Seewarte berechneten mittleren Reisedauer in den betreffenden Monaten. Südlich der Linie ist der Vergleich nicht anwendbar, da die Schiffe der Seewarte die Reise ununterbrochen nach der Rundung des Kap Horn ausführten und in 10° Südbreite schon so weit westlich standen, daß sie bis zur Linie nur rund 870 Seemeilen zu durchsegeln hatten gegen 2000 Seemeilen, welche die von Callao kommenden Seehandlungsschiffe bis dahin gutzumachen hatten. Diese brauchten daher auch fast die doppelte Zeit und schnitten die Linie 7° bis 3° östlicher als die Schiffe der Seewarte. Auch auf dem 10. und 15. Parallel liegen ihre Schnittpunkte mit einer Ausnahme noch 5° bis 2° östlicher, auf dem 20. haben zwei die Länge des Seewartenschnittpunktes erreicht, so daß als Endergebnis zwei Schiffe in kürzerer Zeit, drei in nahezu gleicher Zeit, eins um einen Tag, eins um sieben Tage später als die Seewartenschiffe den Hafen von Oahu erreichten.

Besonders beachtenswert sind die Reisen der „Prinzeß Louise" durch die Gleichmäßigkeit des Zurücklegens der einzelnen Abschnitte, die nur durch die Reise im Jahre 1833 unterbrochen wird und aus der hervorgeht, daß sie zwischen der Linie und 20° Nordbreite besonders ungünstige Verhältnisse angetroffen hat. Die Weiterreisen nach Kanton fielen in den Wintermonaten günstiger aus als in den Sommermonaten, daß der von Callao bis Honolulu im Sommer erzielte Gewinn nicht genügte, um den Verlust zwischen Honolulu und Kanton auszugleichen. Die Erklärung liegt in den jahreszeitlichen Windverhältnissen und darin, daß die beteiligten Schiffe „Mentor" und „Prinzeß Louise" im Jahre 1828 etwa auf 18° bis 19° Nordbreite ihren Weg nahmen und nördlich der Ladronen blieben, wo sie besseren Passat hatten als „Prinzeß Louise" auf ihren übrigen Reisen, wo sie sich bis 5° und mehr südlicher hielt, so daß sie

Digitized by Google

Tabelle 7. **Reisen von Seehandlungsschiffen von Callao—Honolulu, verglichen mit Segelhandbuch für den Stillen Ozean, S. 624.**

1	2	3	4	2	3	4	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	4
Schiff	Seew.	„Prinzeß Louise“		Seew.	„Prinzeß Louise“								Seew.	„Mentor“		„Prinzeß Louise“	
Monat	Mai	Mai	1831	Aug.	Juli	1833	Aug.	1839	Aug.	1837	Sept.	1843	Okt.	Okt.	1823	Dez.	1828
Von Coquimbo bis 20° S.-Breite in W.-Länge .													99,0°	25 83° v. 20° S.			
Von Callao bis 10° S.-Br. .		4			3		2		3		2		6,9	7	+ 0,1	8	
in W.-Länge .	114,4°	90,6°		110,9°	85°		86°		87°		83°		112,8°	98,5°		95,4°	
bis 0° Breite .	6,8	13	+ 6,2	7,7	13	+ 5,3	13	+ 5,3	13	+ 5,3	15	+ 7,3	6,5	8	+ 1,5	11,5	+ 5,0
in W.-Länge .	127,7°	122°		127,2°	123°		123°		124°		123°		124,9°	118°		120°	
bis 10° N.-Br.	6,9	5	— 1,9	6,1	9	+ 2,9	5	— 1,1	8	+ 1,9	4	— 2,1	5,4	7	+ 1,6	6,5	+ 1,1
in W.-Länge .	133,3°	130°		134,9°	130°		132°		133°		129,5°		132,1°	128,8		127°	
bis 15° N.-Br.	3,4	4	+ 0,6	3,3	7	+ 3,7	4	+ 0,7	3	— 0,3	}	}	4,3	3	— 1,3	4	— 0,3
in W.-Länge .	139,4°	141,5°		140,1°	136°		135,8°		137,5°		}	}	140,1°	137°		138,5°	
bis 20° N.-Br.	4,0	4	± 0,0	4,3	5	+ 0,7	3,5	— 0,8	4	— 0,3	8	+ 0,4	4,1	6	+ 1,9	3	— 1,1
in W.-Länge .	150,6°	151,5°		151,1°	150°		145,5°		149°		150°		150,7°	154°		148,5°	
bis Oahu . .	2,7	3	+ 0,3	3,2	3	— 0,2	4,5	+ 1,3	3	— 0,2	3	— 0,2	3,5	2	— 1,5	4	+ 0,5
von 0° bis Oahu	17,0	16	— 1,0	16,9	24	+ 7,1	17	+ 0,1	18	+ 1,1	15	— 1,9	17,3	18	+ 0,7	17,5	+ 0,2
vom Abgangshafen bis Oahu		33			40		32		34		32			58		37	
von Oahu bis Manila . .					43						35						
von Manila bis Kanton . .					10						9						
von Oahu bis Kanton . .		43					48		40					32		37	
ganze Reise .		76			93		80		74		76			90		64	

Digitized by Google

zwischen den Ladronen und Marianen durchsegelte. Diese Erfahrungen der Seehandlungsschiffe widersprechen der im Segelhandbuch der Seewarte für den Stillen Ozean geäußerten Ansicht, daß der Weg zwischen 18° und 19° Nordbreite im Winter etwas zu nördlich scheine. Die Seehandlungsschiffe, welche im Sommer den südlicheren Weg wählten, machten nicht nur längere Reisen, sondern fanden südlich der Marianen so ungünstige Verhältnisse, daß z. B. „Prinzeß Louise", die 1833 mit der Absicht, Manilla durch die San Bernhardino-Straße zu erreichen, südlich von Guam blieb, diese Absicht aufgeben, die Insel Baschi ansteuern und nordum Luzon Manilla aufsuchen mußte. Die Schiffe, welche dem nördlichen Wege folgten, gingen nördlich von Baschi und hatten in der chinesischen See besseren Fortgang als die, welche südlich von der Insel vorbeifuhren und von dort bis Kanton etwa die doppelte Zeit wie jene brauchten.

d) Um das Kap der Guten Hoffnung.

Von den sieben um das Kap der Guten Hoffnung 1845—1848 gemachten Ausreisen nach Ostasien ist nur das Journal des „Preußischen Adler" 1845 erhalten. Den ersten Abschnitt der Ausreise von Lizard bis zur Linie und von da weiter bis 30° Südbreite haben wir schon unter a) betrachtet. Aus Tabelle 8 ergibt sich, daß „Preußischer Adler" im August von Lizard bis Batavia 91 Tage, vier Tage weniger als das Mittel der Seewarte, brauchte, bis zur Sundastraße, deren Durchfahrt von allerlei Zufälligkeiten abhängig ist, sogar 5,5 Tage weniger, eine anerkennenswerte Leistung. Der Verlust auf der Zwischenstrecke von 0°—80° Ostlänge rührt daher, daß „Preußischer Adler" die Länge in 38°—40° Südbreite, wie das zu seiner Zeit üblich war, ablief, während die Seewarteschiffe dies in 45° tun, wodurch sie neben einer Abkürzung der Strecke auch bessere Fahrt erzielen. Für die Zwischenstrecke 0° Breite bis 0° Länge gibt Findlay 1883 als mittlere Dauer 24 Tage, „Preußischer Adler" brauchte 21 Tage, eine auf früheren Reisen beruhende Tabelle der Seewarte berechnet sie auf 23,95 Tage. „Preußischer Adler" hat sich unter Führung seines tüchtigen Kapitän Schütt schon auf seiner Jungfernreise seines Namens würdig gezeigt und durch die gute Leistung für das Ansehen der preußischen Flagge, preußischer Seemannschaft, deutschen Schiffsbaues unwägbare Werte gewonnen, die weitaus die hohen Baukosten und die kostbare Einrichtung aufwogen.

Um das Kap der Guten Hoffnung kehrten acht Seehandlungsschiffe heim, deren Reisen in Tabelle 9 den von der Seewarte für die Reise von der Sundastraße bis Lizard abgeleiteten Monatsmitteln gegenüber gestellt sind. Auf der ersten Strecke bis 30° Südbreite in ungefähr 40° Ost-

Digitized by Google

Tabelle 8. Vergleich der Reise eines Seehandlungsschiffes von Lizard nach Batavia mit dem Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 452, 456, für den Indischen Ozean, S. 566, 657.

1	2	3	4	1	2	3	4
Schiff von Lizard im Monat	Seew. Aug.	„Preußischer Adler“ Aug.	1845	Schiff von Lizard im Monat	Seew. Aug.	„Preußischer Adler“ Aug.	1845
bis 0° Breite . . .	34,0	31	— 3,0	bis 50° O.-Länge . .		3	
in W.-Länge . . .	26,2°	17°		in S.-Breite . . .		40°	
bis 10° S.	3,7	4	+ 0,3	bis 60° O.-Länge . .		3	
in W.-Länge . . .	31,4°	26°		in S.-Breite . . .		39°	
bis 20° S.	4,7	6	+ 1,3	bis 70° O.-Länge . .		1	
in W.-Länge . . .	33,7°	30°		in S.-Breite . . .		37°	
bis 30° S.		3		bis 80° O.-Länge . .		4	
in W.-Länge . . .	25,5°	23°		in S.-Breite . . .	39,3°	37,5°	
bis 0° Länge . . .	15,5	8	— 4,5	von 0°—80° O.-Länge	17,6	22	+ 4,4
in S.-Breite . . .	39,6°	38,9°		bis 30° S.-Breite . .	6,9	4	— 2,9
von 0° Breite bis 0°				in O.-Länge . . .	98,1°	92°	
Länge	23,9	21	— 2,9	bis 20° S.-Breite . .	5,1	4	— 1,1
bis 10° O.-Länge . .		1		in O.-Länge . . .	102,6°	97°	
in S.-Breite . . .		38°		bis 10° S.-Breite . .	3,5	4	+ 0,5
bis 20° O.-Länge . .		5		in O.-Länge . . .	104,6°	103°	
in S.-Breite . . .		39°		bis Sundastr. . . .	2,5	2	— 0,5
bis 30° O.-Länge . .		3		80° Ost-Sundastr. . .	18,0	14	— 4,0
in S.-Breite . . .		40°		Lizard-Sundastr. . .	93,5	88	— 5,5
bis 40° O.-Länge . .		2		Sundastr.-Batavia . .	1,5	3	+ 1,5
in S.-Breite . . .		40,5°		Lizard-Batavia . . .	95	91	— 4,0

länge brauchte die Hälfte mehr, die andere Hälfte weniger Zeit. Von den ersteren standen allerdings schon drei bis 3° westlicher als der Seewarte-Schnittpunkt, die letzteren mit zwei Ausnahmen noch 2° östlicher. „Prinzeß Louise“ war 1834 bei 2,4° westlicherer Länge um 1,7 Tage vor, 1838 bei um 2° östlicherer Länge um 1,3 Tage zurück. Die nun folgende Umsegelung des Kap der Guten Hoffnung vollendeten fünf Schiffe schneller, drei langsamer als die Seewarteschiffe, von den langsameren standen „Prinzeß Louise“ 1829 und „Preußischer Adler“ zwar schon um 1° westlicher, hatten aber namentlich erstere bedeutend längere Zeit gebraucht. Auf der Weiterreise zur Linie hatten sechs Schiffe kürzere Zeit benötigt und annähernd den Schnittpunkt der Seewarte erreicht, während die zwei, die längere Zeit gebraucht hatten, 1,0° bis 3,2° östlicher standen. Auf der Strecke bis Lizard gewannen alle bis auf zwei, die bis zur Linie schneller gewesen waren. Die Reise-

Digitized by Google

Tabelle 9. **Reisen von Seehandlungsschiffen von der Sundastraße bis Lizard, verglichen mit den Segelhandbüchern für den Indischen Ozean S. 762 und 796, den Atlantischen Ozean S. 573.**

1	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff	Seew.	V. „Prinzeß Louise“						Seew.	V. „Prinzeß Louise“				V. „Preuß. Adler“		Seew.	V. „Mentor“		Seew.	V. „Prinzeß Louise“	
verläßt die Sundastraße im Monat	Febr.	Febr.	1834	Febr.	1838	Febr.	1844	März	März	1840	März	1829	März	1846	April	April	1824	Dez.	Dez.	1832
bis 30° S.-Br. in O.-Länge	40,0°	37,6°		42,0°		42,0°		40,0°	44,2°		37,0°		38,5°		40,0°	37,3°		40,0°	38,0°	
Tage . . .	28,7	27	— 1,7	30	+ 1,3	28	— 0,7	28,2	27	— 1,7	32	+ 3,8	28	— 0,2	31,2	37	+ 5,8	29,9	30	+ 0,1
nach 30° S.-Br. in O.-Länge .	10,0°	11,0°		10,3°		9,3°		10,0°	9,0°		9,4°		9,0°		10,0°	10,2°		10,0°	9,7°	
um das Kap der Guten Hoffnung, Tage .	14,5	10	— 4,5	14	— 0,5	15	+ 0,5	15,1	14	— 1,1	25	+ 9,9	22	+ 6,9	20,1	18	— 2,1	15,9	12	— 3,9
zur Linie, Tage	21,8	19	— 2,8	19	— 2,8	17	— 4,8	20,2	16	— 4,2	31	+ 10,8	17	— 3,2	23,1	25	+ 1,9	22,8	22	— 0,8
von 30° S. im Indischen Ozean zur Linie . .	36,3	29	— 7,3	33	— 3,3	32	— 4,3	35,3	30	— 5,3	56	+ 20,7	39	+ 3,7	43,2	43	— 0,2	38,7	34	— 4,7
in W.-Länge .	22,7	21,3°		22,2°		22,0°		22,0°	22,6°		25,2°		21,0°		22,7°	24,3°		22,0°	23,0°	
von d. Linie bis Lizard, Tage .	40,3	40	— 0,3	42	+ 1,7	44	+ 3,7	40,3	34	— 6,3	38	— 2,3	34	— 6,3	42,9	38	— 4,9	38,1	38,0	— 0,1
von der Sundastraße bis Lizard . . .	105,3	96	— 9,3	105	— 0,3	104	— 1,3	103,8	91	— 12,8	26	+ 22,2	101	— 2,8	117,3	118	+ 0,7	106,8	102	— 4,8
von Kanton bis Lizard . . .		115		119*)		118			114				117			153			118	

*) Von Manila.

Digitized by Google

Tabelle 10. **Reisen von Seehandlungsschiffen von der Sundastraße zum Kap der Guten Hoffnung, 35° S.-Breite und 20° O.-Länge, verglichen mit Maury, Explanations and sailing directions etc., 8. ed. 1859.**

1	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		V. „Prinzeß Louise“							V. „Prinzeß Louise“				V. „Preuß. Adler“			V. „Mentor“			V. „Prinzeß Louise“	
verläßt die Sundastr. im Monat	Febr.	Febr.	1834	Febr.	1838	Febr.	1844	März	März	1840	März	1829	März	1846	April	April	1824	Dez.	Dez.	1832
bis 20° Länge in S.-Breite .	35,3°	35,5°		36,2°		36,0°		35,3°	36,0°		36,4°		35,6°		35,5°	35,8°		35,5°	35,5°	
Tage . . .	40,2	34	— 6,2	41	+ 0,8	37	— 3,2	37,3	37	— 0,3	51	+ 13,7	45	+ 7,7	40,3	51	+ 10,7	39,6	38	— 1,6

Tabelle 11. **Reisen von Seehandlungsschiffen vom Kap der Guten Hoffnung nach Lizard, verglichen mit Findlay Sailing directory for the Ethiopian or South Atlantic Ocean, 1883.**

1	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	4	3	4	2	3	4	2	3	4
Schiff		V. „Prinzeß Louise“							V. „Prinzeß Louise“				V. „Preuß. Adler“			V. „Mentor“			V. „Prinzeß Louise“	
Monat	März	März	1834	März	1838	März	1844	April	April	1840	April	1829	April	1846	Juni	Juni	1824	Febr.	Febr.	1832
Von 30° S. auf 10° O. zur Linie Tage . . .	20,7	19	— 1,7	19	— 1,7	17	— 3,7	21,2	16	— 5,2	31	+ 9,8	17	— 4,2	20,2	25	+ 4,8	21	22	+ 1
von d. Linie bis 30° N., Tage	17,7	26	+ 8,3	23	+ 5,3	17	— 0,7	19	17	— 2,0	18	— 1	19	± 0,0	19,1	19	— 0,1	19,2	16	— 3,2
von 30° N. bis Lizard, Tage	25,7	14	— 11,7	19	— 6,7	27	+ 1,3	24	17	— 7,0	20	— 4	15	— 9,0	26,0	19	— 7,0	30,2	22	— 8,2
Zusammen . .	64,1	59	— 5,1	61	— 3,1	61	— 3,1	64,2	50	— 14,2	69	+ 4,8	51	— 13,2	65,3	63	— 2,3	70,4	60	— 10,4

Digitized by Google

dauer von der Sundastraße war demnach von sechs Seehandlungsschiffen kürzer, von zweien dieser 12,8 und 9 Tage, von einem Schiff nahezu gleich und von einem 22,2 Tage länger als das Mittel der Seewarte. Auffallend ist, daß „Prinzeß Louise" unter sechs Reisen, von denen fünf gut, eine sehr gut war, mit einer so schlecht abschnitt und daß die sehr gute mit 12,8 Tagen Gewinn und die sehr schlechte mit 22,2 Tagen Verlust in denselben Monat, März, fiel. Betrachten wir die ganze Reise von Kanton bis Lizard, so stehen zwei schlechten vier gleichmäßig mittlere und zwei gute gegenüber.

Gegen die Mauryschen Mittel aus dem Jahre 1859, die in Tabelle 10 gegeben sind, legte je die Hälfte der Seehandlungsschiffe den Weg von der Sundastraße bis zum Meridian des Kap der Guten Hoffnung schneller und langsamer zurück.

Während im Vergleich mit der von Findlay 1883 ermittelten Reisedauer von 30° Südbreite und 10° Ostlänge, also nach Umsegelung des Kap der Guten Hoffnung bis Lizard nach Tabelle 11 sieben Seehandlungsschiffe zum Teil bedeutend bessere Reisen machten, bleibt auch hier „Prinzeß Louise" 1829 schlecht.

Aus diesen drei Vergleichen geht hervor, daß die Rückreisen der Seehandlungsschiffe von der Sundastraße mit Ausnahme von zweien gut waren, daß sie durch schnelleres Umsegeln des Kap und Durchsegeln des Atlantischen Ozeans dies Ergebnis erreichten. „Preußischer Adler" übertraf 1847 noch seine Leistungen von 1846, er erreichte in der gleichen Zeit, 101 Tage, schon die Elbe von Batavia, auch „Kronprinz von Preußen" mit 115 Tagen Reise bis zur Elbe im Jahre 1846 leistete gutes.

e) Von der Linie nach Lizard

treffen die von Westen, d. h. von der Ost- und der Westküste Südamerikas kommenden Schiffe mit den obigen zusammen.

Von der Westküste unmittelbar nach der Elbe machte nur „Elisabeth Louise" 1835 die Heimreise. Sie brauchte dabei vom Meridian des Kap Horn bis zur Linie in 25,°8 Westlänge nur 31, bis Lizard 72 Tage, eine gute Leistung gegenüber der von der Seewarte für den Mai auf 32,7 und 71 Tage angegebenen mittleren Reisedauer. Die übrigen Schiffe liefen erst noch Häfen der Ostküste an und traten von ihnen aus die Heimreise an, auf der sie zunächst den Südost-Passat in etwa 20° Südbreite zu erreichen strebten. Ihre Schnittpunkte mit diesem Breitenparallel verteilen sich auf 34°—21° Westlänge, von wo aus sie nördlich steuerten, so daß sie 10° Südbreite und die Linie in annähernd derselben Länge schnitten wie 20° und sich nun mit den von Osten heimkehrenden Schiffen auf eine geringere Längenausdehnung zusammendrängten. „Kron-

Digitized by Google

Tabelle 12a. **Reisen von Seehandlungsschiffen von der Linie nach Lizard von Westen kommend, verglichen mit Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 572.**

1	2	3	4	3	4	2	3	4	3	4	2	3	4	3	4	2	3	4	3	4
Schiff	Seew.	V. „Mentor"		B. „Kronprinz von Preußen"		Seew.	V. „Friedr. Wilh. III, König von Preußen"		B. „Elisabeth Louise"		Seew.	V. „Friedrich Wilhelm III. König von Preußen"				Seew.	B. „Kronprinz von Preußen"		B. „Christian"	
schneidet im Monat	Febr	Febr.	1825	Febr.	1831	Mai	Mai	1829	Mai	1835	Aug.	Aug.	1828	Aug.	1832	Nov.	Nov.	1835	Nov.	1827
die Linie																				
in W.-Länge .	29,9°	27°		21,8°		29,5°	32,5°		25,8°		30,1°	27,2		30,8		30,5°	27,3°		25°	
0°—10° N . .	6,3	7	+ 0,7	14	+ 7,7	7,5	7	— 0,5	5	— 2,5	4,6	9	+ 4,4	3	— 1,6	6,6	6	— 0,6	7	+ 0,4
in W.-Länge .	37,2°	32°		31°		34,8°	30,8°		28°		28,7°	30,2°		32,5°		31,8°	27,3°		28°	
10°—20° N.	4,8	5	+ 0,2	9	+ 4,2	4,1	6	+ 1,9	5	+ 0,9	6,6	5	— 1,6	9	+ 2,4	4,8	6	+ 1,2	5	+ 0,2
in W.-Länge .	41,5°	36°		35,6°		39,5°	35,5°		34,7°		33,5°	35,5°		33°		35,9°	30,6°		34°	
20°—30° N . .	7,0	7	± 0,0	7	± 0,0	5,8	7	+ 1,2	6	+ 0,2	5,9	4	— 1,9	5	— 0,9	6,2	5	— 1,2	5	— 1,2
in W.-Länge .	40,2°	38°		41°		42,2°	38,6°		35,6°		38,3°	39°		37°		37,0°	27,2°		34°	
30°—40° N . .	5,5	7	+ 1,5	7	+ 1,5	7,6	9	+ 1,4	14	+ 6,4	8,7	18	+ 9,3	7	— 1,7	7,1	8	+ 0,9	6	— 1,1
in W.-Länge .	31,2°	31°		30°		34,5°	33°		24,7°		32,6°	31,2°		29,7°		31,7°	32,8°		27,5	
40° bis Lizard	9,9	11	+ 1,1	11	+ 1,1	12,1	11	— 1,1	11	— 1,1	11,1	12	+ 0,9	17	+ 5,9	10,8	9	— 1,8	8	— 2,8
Zusammen . .	33,5	37	+ 3,5	48	+ 14,5	37,1	40	+ 2,9	41	+ 3,9	36,9	48	+ 11,1	41	+ 4,1	35,5	34	— 1,5	31	— 4,5

Tabelle 12b. **Reisen von Seehandlungsschiffen von der Linie nach Lizard von Osten kommend, verglichen mit Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean, S. 573.**

1	2	3	4	2	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	3	4	2	3	4
Schiff	Seew.	V. „Prinzeß Louise"		Seew	V. „Prinzeß Louise"								V. „Preuß. Adler"		V. „Prinzeß Louise"		Seew.	V. „Mentor"	
schneidet im Monat	Febr.	Febr.	1832	April/ Juni	April	1834	April	1838	April	1844	April	1840	April	1846	April	1829	Juli	Juli	1824
die Linie in W.-Länge	22°	23°		22,7°	21,3°		22,2°		22,0°		22,6°		21,0°		25,2°		22,7°	24,3°	
0°—10° N	9,7	5,0	— 4,7	10,1	15	+ 4,9	9	— 1,1	9	— 1,1	8	— 2,1	8	— 2,1	5,5	— 4,6	5,5	7	+ 1,5
in W.-Länge . . .	30,8°	28,6°		29,6°	31,2°		29,4°		31,5°		32,3°		29,5°		28,2°		25,4°	25,3°	
10°—20° N	4,9	5,0	+ 0,1	4,9	5	+ 0,1	6	+ 1,1	4	— 0,9	4	— 0,9	3	— 1,9	6	+ 1,1	8,8	7	— 1,8
in W.-Länge . . .	37,7°	35,5°		36,3°	37,0°		36,5°		34,6°		38,0°		33,0°		35,0°		31,5°	30,0°	
20°—30° N	7,5	6,0	— 1,5	5,9	6	+ 0,1	8	+ 2,1	4	— 1,9	5	— 0,9	8	+ 2,1	5	— 0,9	6,4	5	— 1,4
in W.-Länge . . .	37,9°	43,6°		39,7°	35,5°		39,0°		39,0°		41,0°		37,5°		39,8°		36,5	36,0°	
30°—40° N	6,0	9,0	+ 3,0	8,2	5	— 3,2	6	— 2,2	10	+ 1,8	6	— 2,2	6	— 2,2	10	+ 1,8	9,2	6	— 3,2
in W.-Länge . . .	29,4°	37,3°		33,7°	27,7°		29,3°		33,8°		30,5°		38,5°		28,4°		30,2°	35,7°	
0° N.-Lizard . . .	10,0	13,0	+ 3,0	11,2	9	— 2,2	13	+ 1,8	17	+ 5,8	11	— 0,2	9	— 2,2	10	— 1,2	13,0	13	± 0,0
ni e bis Lizard . .	38,1	38,0	— 0,1	40,3	40	— 0,3	42	+ 1,7	44	+ 3,7	34	— 6,3	34	— 6,3	36,5	— 3,8	42,9	38	— 4,9

Digitized by Google

prinz von Preußen" hatte im November 1835 von Montevideo ausgehend sich so östlich gehalten, daß er 20° Südbreite in 21° Westlänge und 10° in 16,°3 schnitt, so daß er schon hier sich bis auf rund 120 Seemeilen dem Heimwege der Ostindienfahrer genähert hatte, dem er dann von 5° Nordbreite ab folgte, sich auch nördlich der Linie so östlich haltend, daß er 20° Nordbreite in 30,°6 und 30° in 27,°2 Westlänge schnitt. Trotz dieser Umwege ist „Kronprinz von Preußen" eins der zwei Schiffe, welche von der Linie bis Lizard weniger als die mittlere Zeit gebrauchten. Dies ist um so auffallender, als mit Ausnahme des „Christian" alle von Westen kommenden Schiffe das Seewartenmittel überschritten, das ausweislich der Tabelle 12 für die von Westen kommenden Schiffe um durchschnittlich vier Tage kürzere Reisedauer gibt, als für die von Osten kommenden. Dieser Umstand findet zum Teil seine Erklärung darin, daß in der westlichen Gruppe sich mit Ausnahme des „Christian" die schlechteren Segler der Seehandlung befanden, zum andern Teil darin, daß die meisten Schiffe dieser Gruppe die Linie zu östlich schnitten und sich bald mit der östlichen Gruppe vermischten, so daß sie schon auf 30° Nordbreite östlicher standen als diese, was nur durch höheres

Tabelle 13. **Zusammenstellung der Reise um die Erde der Seehandlungsschiffe im Jahresmittel, verglichen mit den Jahresmitteln der Seewarte.**

1	2	3	4	5
Schiffe	Seew.	Seehdl. Schiffe	Seehd. Seew.	Bemerkungen
von Lizard zur Linie	30,6	34,7	+ 4,1	[1]) Verlust gegen das Seewarten-Mittel Linie bis Honolulu.
von der Linie bis 50° S.-Breite	33,7	31,3	— 2,4	
Zusammen	64,3	66,0	+ 1,7	
rund Kap Horn	20,3	23,0	+ 2 7	[2]) Das Mittel der Seewarte ist aus der Reisedauer während des Nordost-Monsuns und während der Übergangszeit entsprechend dem Reiseantritt der Seehandlungsschiffe gebildet, die während des Nordostmonsuns 14, 2, in der Übergangszeit 28 Tage mittlere Reisedauer hatten.
von 50° S.-Breite im Stillen Ozean nach Valparaiso	10,0	11,5	+ 1,5	
von Lizard nach Valparaiso	94,6	100,5	+ 5,9	
von Valparaiso nach Callao	10,5	16,7	+ 6,2	
von Callao nach Honolulu		38,0	+ 0,2[1])	
von Honolulu nach Kanton		40,0		
von Lizard nach Kanton		195,2		
von Kanton nach der Sundastraße . . .	19,5[2])	18,1	— 1,4	
von der Sundastraße nach 30° S. u. 40° O.	27,9	30,0	+ 2,1	
von 30° S. u. 40° O. nach 30° S. u. 10° O.	16,7	16,2	— 0,5	
von 30° S. u. 10° O. nach der Linie . .	21,5	20,0	— 1,5	
von der Linie nach Lizard	39,6	38,6	— 1,0	
von der Sundastraße nach Lizard	105,7	104,8	— 0,9	
von Kanton nach Lizard	125,2	122,9	— 2,3	
m die Erde		318,1		

Digitized by Google

Anliegen im Nordostpassat unter Drangabe schnellern Vorwärtskommens möglich war. Sie hatten infolgedessen bis hierher eine größere mittlere Reisedauer als die östliche Gruppe, ausgenommen die Schiffe im Sommervierteljahr. Auch im weiteren Verlauf besserte sich das Verhältnis nicht, so daß die längere Reisedauer der westlichen Gruppe auf den falsch gewählten Weg zurückgeführt werden muß, der aus dem Bestreben der Schiffsführer, möglichst viel Ost zu machen, das namentlich in dem Verhalten des „Kronprinz von Preußen" 1835 zum Ausdruck kommt, erklärt wird.

f) Um die Erde.

In Tabelle 13 sind die Reisen um die Erde der Seehandlungsschiffe, nachdem aus den Einzelreisedauern das Jahresmittel abgeleitet ist, mit dem aus den Monatsmitteln der Seewarte gewonnenen Jahresmittel in Vergleich gestellt. Von Callao bis Honolulu und Kanton hat die Seewarte keine Angaben, so daß die mittlere Dauer der ganzen Ausreise von Lizard um Kap Horn über Valparaiso und Callao nach Kanton sich nicht feststellen ließ. Die Ausreise der Seehandlungsschiffe wurde durch das Anlaufen von Valparaiso und die Versegelung nach Callao nicht unerheblich verlängert. Die Seewarte gibt als mittlere Reisedauer im Jahre von Lizard nach Honolulu 130,6 Tage, die Seehandlungsschiffe brauchten 155,2 Tage, also 24,6 Tage mehr, von denen für den Umweg etwa 15 Tage abzusetzen sind.

Nach der Tabelle ist die mittlere Jahresreisedauer der Seehandlungsschiffe von Lizard nach Valparaiso mit 100,5 Tagen um 5,9 Tage länger als die der Seewarte, aber bei weitem noch nicht so lang als das von Paulus gegebene Mittel der drei längsten Reisen aus den Jahren 1893—1904, sogar 11,5 Tage kürzer als die längste Reise eines der 28 Schiffe von 500—1000 Registertonnen. Das langsamste dieser Schiffe brauchte 23,6 Tage mehr als ihr Mittel, 88,4 Tage, die weniger als halb so großen Seehandlungsschiffe nur 12,1 Tage. Die Reisen der Seehandlungsschiffe nach Valparaiso stellen sich also ebenbürtig neben die der späteren Zeit. Ihre Rückreisen von Kanton, die erst von der Sundastraße ab vergleichbar werden, hatten um 2,3 Tage kürzere Dauer als das Mittel der Seewarte, eine Reise um die Erde auf einem Seehandlungsschiffe würde ohne Hafenaufenthalt 318,1 Tage in Anspruch genommen haben, was für die damalige Zeit nicht auffallend lange gewesen sein würde. Tatsächlich gestalteten sie sich wesentlich länger: — „Mentor" 362 Tage, „Prinzeß Louise" 440, 385, 334, 378, 311 — durch eingelegte Zwischenreisen, während die Gesamtdauer einschließlich des Hafenaufenthalts betrug $1^3/_4$ Jahr, 3 Jahre $3^1/_2$ Monate, 1 Jahr $7^1/_2$ Monate, 1 Jahr $4^2/_3$ Monate, $1^1/_2$ Jahr, 1 Jahr $5^2/_3$ Monate. Die Reise der „Prinzeß

Digitized by Google

Louise" in den Jahren 1838 bis 1840 bleibt mit ihren 311 Seetagen um sieben Tage hinter dem Mittel aller Weltumseglungen der Seehandlungsschiffe zurück, obwohl das Schiff von Valparaiso nach Arica und von da nach Callao versegelte, von wo es die Reise über Honolulu nach Kanton antrat, auf der es noch drei Tage in 19° Nordbreite und 165° Westlänge zum vergeblichen Aufsuchen einer Insel Mallon drangab.

Mit diesem erfreulichen Ergebnis schließen wir unsere eingehende Untersuchung über die Leistungen der Seehandlungskapitäne in der Führung ihrer Schiffe über See, sie ergab, daß sie im Durchschnitt ihrer Aufgabe vollständig gewachsen waren und daß ihre Reisen der damaligen Kenntnis über die Seewege entsprachen, daß einzelne aus den Erfahrungen früherer Reisen erfolgreich Nutzen zogen und daß namentlich die Reisen um die Welt sehr gut den späteren zur Seite gestellt werden können.

12. Die Leistungen der Seehandlungsschiffe untereinander verglichen und ihre Wirtschaftlichkeit.

Hängt die Reisedauer einerseits von dem vom Schiffsführer gewählten Wege und den auf ihm angetroffenen Verhältnissen ab, so steht sie anderseits in direktem Verhältnis zu der Segelfähigkeit der Schiffe. Diese läßt sich aus der Zeit bestimmen, welche die Schiffe unter annähernd gleichen äußeren Umständen zur Zurücklegung einer bestimmten Strecke benötigen. Dabei müssen alle Strecken ausgeschlossen bleiben, auf denen Kreuzen notwendig ist oder starke Änderungen der Windstärke und -Richtung vorkommen, oder auf denen bedeutendere Kursänderungen vorgenommen werden müssen. Es stehen also nur die Passatgebiete oder das Gebiet der „braven Westwinde" zur Auswahl, und zwar wurden Strecken gewählt, auf denen die Schiffe den Wind querein oder achterlich hatten. Die Ergebnisse für sieben Seehandlungsschiffe bringt

Tabelle 14. **Geschwindigkeit von 7 Seehandlungsschiffen bei raumem Winde.**

Schiff	Registertonnen	Durchschnittliche stündliche Fahrt Knoten
Vollschiff „Preußischer Adler"	480	6,9
„ „Prinzeß Louise"	393	6,5
Schonerbrigg „Christian"	118	6,3
Brigg „Kronprinz von Preußen"	227,5	5,7
Vollschiff „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen"	304	5,5
„ „Mentor"	337,5	5,2
Brigg „Elisabeth Louise"	180	5,0

Digitized by Google

Nur die auf Fahrten jenseits der Linie verwendeten Schiffe boten Gelegenheit zur Feststellung ihrer Geschwindigkeit. Es handelt sich hierbei um Durchschnittsfahrten bei raumem Winde, nicht etwa besondere Leistungen, und da sind für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts die Seehandlungsschiffe gute, einige sehr gute Segler. „Preußischer Adler" z. B. machte einmal drei, zweimal zwei Etmale hintereinander je 240 Seemeilen gut, das bedeutet eine stündliche Fahrt von 10 Knoten, „Prinzeß Louise" weist auch Etmale über 200 Seemeilen auf und die kleine Schonerbrigg „Christian" machte ihrer amerikanischen Bauart alle Ehre. Der Baumeister, welcher „Kronprinz von Preußen" nach ihren Linien baute, hat der Brigg aber doch noch nicht die Geschwindigkeit seines Vorbildes geben können. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen" schneidet hier merkwürdig gut ab, er und „Elisabeth Louise" waren nicht im Auftrage der Seehandlung gebaut und daher wohl voller ausgefallen. Bei „Mentor" macht sich schon das Alter bemerklich. Unter den gegebenen Umständen muß naturgemäß die Segelfähigkeit der Schiffe bestens zur Geltung kommen. Die Daten der Tabelle 14 werden durch die Angaben bestätigt, die Berghaus in seiner Allgemeinen Länder- und Völkerkunde Bd. 1 Kap. 16 über einzelne Etmale macht. „Prinzeß Louise" erreichte ein Etmal von 211, eins von 222, „Mentor" eins von 209 Seemeilen. Der alte Seemannsspruch:

„Es geht nicht immer „vor die Wind" auf unsrer Lebensreise,

Es geht auch manchmal „bei die Wind", und das auf harte Weise"

bietet Erfahrungsweisheit von der Seefahrt her; wie diese nicht immer durch den Passat raumschoots führt, sondern häufiger mit angeholten Schooten dem Gegenwinde das Vorwärtskommen abringen muß, so werden wir ein Urteil über die Leistung der Seehandlungsschiffe nur erlangen, wenn wir sie an der mittleren Zeitdauer messen, die aus allen auf der gleichen Strecke gemachten Reisen abgeleitet ist. Dazu boten die bei unserer Untersuchung aufgestellten Tabellen die Unterlage. Für jedes auf der betreffenden Strecke beteiligte Schiff wurde die Abweichung gegen das Mittel, — bei kürzerem, + bei längerem Zeitverbrauch, abgeleitet, die Summe der negativen und positiven Abweichungen gebildet und nach deren Vorzeichen und Zahlenwert die Schiffe in Tabelle 15 geordnet. Die in Spalte 4 angeführte Zahl gibt die Anzahl der Reisen, die zugrunde liegen, und ergibt, in die Zahl der Spalte 3 dividiert, die Abweichung auf einer Reise.

In der Tabelle sind sämtliche von zwei oder mehr Seehandlungsschiffen zwischen irgend zwei Orten oder auf Zwischenstrecken gemachten Reisen nach ihrer Dauer verwertet. Den 469 Reisen gegenüber sind die 22 nicht benutzbaren Einzelreisen nicht von Belang. Spalte 3 gibt

Digitized by Google

Tabelle 15.

1	2	3	4	5
Schiff	Registertonnen	Gesamt-Abweichung gegen d. Mittel	Zahl der Reisen	Abweichung auf einer Reise
Vollschiff „Prinzeß Louise" . .	393	— 116,6	146	— 0,80
Schonerbrigg „Christian" . . .	118	— 80,1	23	— 3,42
Vollschiff „Preußischer Adler" .	480	— 48,5	22	— 2,21
„ „Merkur"	495	— 23,0	4	— 5,75
Brigg „Kronprinz von Preußen"	227,5	— 5,8	68	— 0,09
Vollschiff „Mentor"	337,5	— 1,9	37	— 0,05
„ „Danzig"	690	+ 15,7	41	+ 0,39
„ „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen"	304	+ 119,7	51	+ 2,35
Brigg „Elisabeth Louise" . . .	180	+ 174,6	77	+ 2,27

also die Gesamtabweichung des einzelnen Schiffes gegen die mittlere Reisedauer aller und, da die Reisedauer für die wirtschaftliche Ausnutzung der Schiffe von höchster Bedeutung ist, das Verhältnis der wirtschaftlichen Leistung der Schiffe. Die Reisedauer ist aber im wesentlichen von der Führung und der eigenen Geschwindigkeit des Schiffes abhängig, so daß in den Zahlen der Spalte 3 gleichzeitig die Leistung von Schiff und Führer ausgedrückt ist. Setzen wir, wie nach den vorhergehenden Untersuchungen zulässig, die Leistung der Seehandlungskapitäne als gleichwertig, so geben uns die Zahlen das Verhältnis der Segel- und Seefähigkeit der Seehandlungsschiffe. Vergleichen wir sie mit den absoluten Geschwindigkeiten bei raumem Winde in Tabelle 14, so sehen wir „Prinzeß Louise" jetzt an erster Stelle, „Preußischer Adler" ist von der ersten auf die dritte hinter „Christian" gesunken, „Kronprinz von Preußen" hat seine Stelle behauptet, „Mentor" ist über „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" gestiegen und „Elisabeth Louise" macht wie vorher den Beschluß der Reihe, in die „Merkur" in der oberen, „Danzig" in der unteren Hälfte eingereiht ist. Sehen wir „Mentors" Leistung als normale Durchschnittsleistung an, so waren die vor ihm stehenden Schiffe wirtschaftlicher und schneller, die hinter ihm stehenden das Gegenteil. Man kann auch nach den Leistungen der Hinterleute bei raumem Winde schließen, daß sie für das Kreuzen nicht scharf genug gebaut waren und wegen ihres mit der größern Völligkeit verbundenen stärkern Treibens nur mit günstigem Winde zufriedenstellenden Fortgang hatten, denn „Vorm Winde läuft jeder Pott", sagt der Seemann. Bestätigt wird diese Ansicht durch die aus Tabelle 1 zu

Digitized by Google

entnehmende Tatsache, daß gerade diese Schiffe in der Nordsee und im Kanal, wo meist gekreuzt werden muß, sich über Gebühr lange aufhielten und auch auf der Fahrt durch die Zone der veränderlichen Winde langen Aufenthalt hatten. „Danzig" war in Danzig gebaut, also echtes vollbusiges Ostseeschiff für möglichst große Holz- und Getreideladungen, bei deren Beförderung es damals nicht so sehr auf die Zeit ankam, „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" und „Elisabeth Louise" stammten aus Swinemünde, wo das Vorbild des von der Seehandlung erworbenen Modellschiffes noch nicht Nachahmung gefunden hatte, bei letzterer spielt auch ihre geringe Größe mit. „Prinzeß Louise", „Preußischer Adler" kann man als Zierden des Bremer Schiffbaues hinstellen, dem auch „Mentor" entstammte, der aber über 40 Jahre älter und schon weich geworden war. „Merkur" ist nach Plänen der Seehandlung in Danzig gebaut und weist gute Leistungen auf.

Das Bild der Tabelle 15 verschiebt sich, wenn wir die Schiffe nach den Zahlen der Spalte 5 ordnen, also nach der Abweichung gegen das Mittel aller Reisen der Seehandlungsschiffe auf einer Reise des einzelnen, wie in Tabelle 16 geschehen.

Tabelle 16. Abweichung auf einer Reise eines Seehandlungsschiffes gegen das Mittel aus der Reisedauer aller Reisen sämtlicher Seehandlungsschiffe.

1	2	3	4
Schiff	Registertonnen	Anzahl der Reisen	Abweichung
Vollschiff „Merkur"	495	4	— 5,75
Schonerbrigg „Christian"	118	23	— 3,42
Vollschiff „Preußischer Adler"	480	22	— 2,21
„ „Prinzeß Louise"	393	146	— 0,80
Brigg „Kronprinz von Preußen"	227,5	68	— 0,09
Vollschiff „Mentor"	337,5	37	— 0,05
„ „Danzig"	690	41	+ 0,39
Brigg „Elisabeth Louise"	180	77	+ 2,27
Vollschiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen"	304	51	+ 2,35

„Mentor" ist bei dieser Verschiebung der ruhende Pol geblieben, „Elisabeth Louise" hat „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" um, sozusagen, eine Schiffslänge geschlagen, dagegen sind jetzt die neuern größeren Schiffe an die Spitze der ältern kleineren getreten, von denen nur der schneidige „Christian" seine Stelle behauptet. Als Schonerbrigg war er überhaupt mehr auf das Beimwindfahren als auf das

Digitized by Google

Raumschootslaufen eingerichtet, so daß sein Aufrücken von der dritten Stelle in Tabelle 14 in die zweite der Tabelle 15 und die Behauptung seines Platzes in der vorstehenden genügend begründet ist. Auch diese Ordnung bestätigt, daß die Schiffe von „Danzig" abwärts für die Zwecke der Seehandlung nicht wirtschaftlich waren und daß trotz der Gibsoneschen Bedenken die neuern größeren scharf gebauten ungeachtet ihrer höheren Kosten sich durch die schnelleren Reisen besser rentieren mußten als jene. Rother war daher auch wirtschaftlich auf dem rechten Wege, wenn er flotte Segler mit guten Seeeigenschaften und Einrichtungen, die in jeder Beziehung zeitgemäß waren, für die geeignetsten hielt, unter der Seehandlungsflagge die Erzeugnisse preußischen Gewerbefleißes an die fernen Gestade der Weltmeere zu tragen.

13. Die Leistungen der Führer der Seehandlungsschiffe für die Meereskunde.

Die Beobachtungen auf dem Gebiete der Meereskunde, der Meteorologie, des Erdmagnetismus, wie sie in den Journalen der Seehandlungsschiffe sorgfältig niedergelegt sind, der Seeschiffahrt im allgemeinen und der Wissenschaft im besonderen zugänglich und nutzbar zu machen, hat sich der bekannte Kartograph Heinrich Berghaus angelegen sein lassen. Er ist ein Vorläufer der deutschen Seewarte gewesen, der schon ein Menschenalter, bevor sie ins Leben gerufen wurde, einem Teile der ihr gestellten Aufgabe seine Arbeitskraft gewidmet hat, durch wissenschaftliche Untersuchung der von Schiffen gemachten Beobachtungen die Sicherheit und Schnelligkeit der Seeschiffahrt zu heben. In der Vorrede seines Werkes: „Sammlung physikalischer und hydrographischer Beobachtungen, welche an Bord der Königlichen Preußischen Seehandlungsschiffe auf ihren Reisen um die Erde und nach Amerika angestellt worden sind" führt er aus: „Es kommt jetzt, wo die astronomischen Methoden und die instrumentalen Hilfsmittel, insonderheit die Zeithaltenden Maschinen, so sehr vervollkommet sind, darauf an, die Lage der Inseln, Küsten, Häfen etc. genauer zu bestimmen, als es von den Entdeckern möglich war, die Gefahren zu ermitteln, welche der Schiffahrt hinderlich sein können, und unter mehreren andern Zweigen der Physik das meteoro- und hydrologische Verhalten näher kennen zu lernen, welches die einzelnen Theile des Oceans karakterisirt; denn von der genauen Kenntniß dieser Verhältniße hangt mehr oder minder das Gelingen überseeischer Handlungs-Unternehmungen ab. . . . nicht gleichgültig ist es dem Führer des Schiffs zu wissen . . . ., wo und wie lange er mit günstigem Winde segeln könne, wo er Winde finden werde, die seinen Lauf hemmen, welche Richtung die Meeresströme nehmen,

Digitized by Google

die nächst den Luftströmen dasjenige Mittel sind, durch welches das Fahrzeug in Bewegung gesetzt wird." Hierzu könne nicht nur der besonders für solche Forschungen ausgerüstete Seefahrer, sondern jeder Kauffahrer beitragen und nicht eifrig genug könne jeder gebildete Seemann sein, „beizutragen zu den Beobachtungen seiner Vorgänger auf gleicher Bahn, um einzudringen in die Geheimnisse der Natur, die, was Luft und Wasser betrifft, wir so zu sagen, erst in ihrem Vorhofe betreten haben. Die preußischen Schiffahrten . . . haben . . . ., dank sei es der Vorsorge des Chefs der Seehandlungs-Sozietät, wichtige Beiträge zur Hydrographie und Klimatographie etc. geliefert, die in den Schiffstagebüchern niedergelegt sind. . . . . Zu den Ergebnissen der Preußischen Schiffahrten gehören ganz besonders die, wohl nie zuvor so vollständig gesammelten Erfahrungen über die Richtung und Geschwindigkeit der Meeresströme . . . . die Positionsangaben vieler Punkte, unter denen namentlich die Lage mancher Südsee Inseln, so insbesondere der mittlern Inseln des Hawai-Archipels . . . . der mittleren Mariannen der Batanischen und Baschin-Inseln sowie mehrerer Punkte in den Sunda-Gewässern etc. . . . berichtigt worden ist, während sie auch die frühern Bestimmungen anderer Punkte z. B. im Atlantischen Ozean des kalten Vorgebirges von Brasilien bestätigt, sowie auch negative Bestimmungen geliefert d. h. nach gewiesen haben, daß viele von den in den Karten vom Atlantischen Ozean eingetragenen Klippen und Gefahren, nicht minder auch die von amerikanischen Seefahrern im Großen Ozean angegebenen Inseln nicht vorhanden sind, insoweit nämlich die Kurse der Seehandlungsschiffe jene angeblichen Positionen berührten. Beobachtungen über die Deklination der Magnetnadel . . . unter Anwendung aller möglichen Vorsicht. . . . . liefern umsomehr interessante Beiträge zur Lehre des tellurischen Magnetismus, als sie eine lange Reihe von Jahren umspannen und in verschiedenen Zeiten in denselben Gegenden der Erde wiederholt worden sind, mithin über die säkularen Veränderungen . . . Auskunft zu geben vermögen. Es ist für angemessen erachtet worden, alle diese Beobachtungen zum Nutzen der Schiffahrt und der physischen Erdkunde, so ausführlich als möglich öffentlich bekannt zu machen."

Nach Berghaus Absicht sollte das in einer Druckschrift und einer Sammlung von Karten geschehen. Jene sollte in zwei Abteilungen zerfallen, von denen die erste ausschließlich die Reisen um die Welt, die zweite die Reisen nach Amerika bringen sollte. Die erste Abteilung ist im genannten Verlage 1842 erschienen unter dem Titel: „Sechs Reisen um die Erde der Königlich Preußischen Seehandlungsschiffe „Mentor" und „Prinzeß Louise" innerhalb der Jahre 1822 bis 1842. Auszug aus den Schiffsjournalen in Bezug auf Physik und Hydrographie."

Digitized by Google

Sie ist u. a. in der Königlichen Bibliothek zu Berlin, der Bibliothek der deutschen Seewarte zu Hamburg, der Bücherei des Bildungswesens der Marine zu Kiel, der Kommerz-Bibliothek zu Hamburg erhalten, aber keine dieser Sammlungen besitzt die zweite Abteilung, über deren Erscheinen ich keinerlei Nachricht finden konnte.

Die vorliegende erste Abteilung bringt nach einer Angabe der Zeitdauer der einzelnen Reiseabschnitte die Schiffsjournale im Auszuge zum Abdruck. In senkrechten Spalten sind angegeben: Meeresgebiet, Jahr und Datum, Tage in See, Position am Mittag nach Breite und Länge, wobei durch ein Sternchen die auf astronomischen Beobachtungen, durch ein Dreieck die auf Landpeilungen beruhenden kenntlich gemacht sind, so daß die ohne diese Zeichen das aus der Logrechnung abgeleitete gegißte Besteck geben, Variation der Magnetnadel, die aus Azimutbeobachtung ermittelt mit Az., aus Amplitudenbeobachtung mit A. bezeichnet ist, Strömung nach rechtweisender Richtung und Geschwindigkeit in Seemeilen für die in der nächsten Spalte angegebene Zeit abgeleitet, wobei keine Strömung angenommen ist, wenn der Unterschied zwischen observiertem und gegißtem Besteck eine Seemeile und weniger betrug, eine sehr enge Grenze, die jetzt auf vier Seemeilen erweitert ist; Barometer, Thermometer, die letzte Spalte, Wind, Wetter und Bemerkungen, enthält die ersten beiden Angaben und sonstige über Lotungen, und Grundart, Seegang, Landsichtung, besondere meteorologische Vorgänge. In einzelnen Journalen ist der höchste und der niedrigste Stand des Barometers innerhalb des Etmals, auch das Mittel aus beiden, die Lufttemperatur an Deck und in der Kajüte, die Wassertemperatur, manchmal auch die Beobachtungen über Luftdruck und Temperatur um 3, 7, 11 Nm. und 3, 7, 11 Vm. angegeben, also Terminbeobachtungen.

Von sonstigen meteorologischen Beobachtungen sind zu erwähnen von „Prinzeß Louise" die Beobachtung von Passatstaub im „Dunkelmeer", d. h. dem westlich der afrikanischen Küste gelegenen Teil des Atlantischen Weltmeeres, die Angaben über die beobachteten Passatgrenzen, Beobachtungen von Wellenhöhen; am 19. April 1829 kamen Turteltauben und andere Landvögel, Schmetterlinge und Insekten auf das Schiff, obwohl sich dies in 31° S Breite und $34^3/_4{}^0$ O Länge 150 Seemeilen vom nächsten Lande und gar 600 Seemeilen vom nächsten windwärts gelegenen Lande befand.

Kapitän Pust von „Elisabeth Louise" schilderte die ihm selbst dem Namen nach unbekannte Erscheinung des St. Elmsfeuers, d. h. des in sichtbaren Strahlen erfolgenden Ausströmens der Elektrizität an den Mastspitzen und Rahenden bei hoher elektrischer Spannung der Luft sehr anschaulich:

Digitized by Google

Am 4. November 1834 hatte das Schiff südlich vom Kap Horn um 11 Uhr nachts eine schwere Hagelböe, „die Luft war stockfinster. Es setzte sich eine Materie aus der Luft an die Toppen der Masten und an die Nocken der Raaen und auch am Klüverbaum, welches bei der Finsterniß aussahe als wenn Feuer Kugeln an die erwähnten Gegenstände brannten."

Wasserhosen wurden beobachtet von „Mentor": am 12. Mai 1824 in 25° 29′ S Breite im Indischen Ozean kam um 4 Uhr nachmittags bei südwestlichem Winde Gewitterneigung durch und wurde „der Wind auf kurze Zeit etwas stärker. Zur selben Zeit entstand, nicht weit vom Schiff eine Wasserhose, die sich Anfangs mit großer Geschwindigkeit dem Schiffe näherte, wir bereiteten uns darauf vor, und brachten, nachdem selbe noch 150 Fuß hinterm Schiff war (es steuerte WNW d. V.) mehr denn 25 Flintenkugeln hinein, wodurch nur das Wachsen derselben verhindert werden konnte, während der Zeit waren Segel eingenommen, schoßen eine Kanonenkugel hindurch, wovon sie sich gänzlich verlohr." Er beobachtete bei schwerem Sturm auf Helsingöer Reede vor Anker liegend am 23. Juli 1830, wie eine furchtbar schwere Windböe nebst Wasserhose, die ohne Schaden zu tun am Schiff vorbeizog, auf eine unter Segeln in See stehende englische Bark fiel, „es brachen alle Rahen, Bugspriet, Klüverbaum, Besahnsbaum und alle Segel flogen stückweise in der Luft herum". Auf 15° S Breite und 33° 30′ W Länge im Südatlantischen Weltmeer beobachtete „Prinzeß Louise", wie sich ostwärts vom Schiff eine Wasserhose „oder eigentlich eine sogenannte Windhose bildete, anfangs stand sie still und drehte das Wasser im starken Wirbel um sich her aber bald wurde sie von dem Winde (ONO d. V.) auf uns zugetrieben und ging eine Kabellänge hinter dem Schiffe weg hatte aber wie sie uns am nächsten war schon ziemlich von ihrer Kraft verlohren. Sobald wir sie erblickten nahmen wir eiligst alle Seegel ein."

Die Veröffentlichung ist mit großer Sorgfalt erfolgt, so sind z. B. die Stromangaben nachgerechnet worden. In einem der benutzten Schiffsjournale fand ich noch einen Bogen mit solchen Rechnungen, auf dessen Rand, scheinbar von Berghaus Hand, sich Anweisungen über die Rechnungsart befanden. Sie bot dem Schiffsführer einen brauchbaren Anhalt über den auf gleichen Fahrten zu wählenden Weg und ist auch zu diesem Zweck auf den Seehandlungsschiffen inventarisiert worden. Für die wissenschaftliche Untersuchung der Seglerwege und der hydrographischen und meteorologischen Verhältnisse hat sie natürlich nur den Wert e i n e s Bausteines. Auf vielen Tausenden solcher ist das Gebäude unseres heutigen Wissens auf diesem Gebiete aufgebaut.

Digitized by Google

In der „Geschichte dieses Buches" betitelten Vorrede seiner „Allgemeinen Länder- und Völkerkunde" hebt Berghaus nochmals anerkennend den Anteil hervor, den die durch Rother ihm zur Verfügung gestellten in den Journalen niedergelegten Beobachtungen der Seehandlungsschiffe an diesem Werke haben: dem es der Leser zu danken habe, „wenn er in diesem Buche manches Phänomen schärfer nachgewiesen findet, als es vor den Schiffahrten des Preußischen Adler möglich war". Und in der Tat begegnet man in den die Meteorologie und die Hydrographie behandelnden Abschnitten überall Beobachtungen der Seehandlungsschiffe, z. B. über die Passatgrenzen, die Stürme bei Umschiffung des Kap Horn, Lufttemperaturen auf den Ozeanen. Von Beobachtungen selbst werden vollständig wiedergegeben die Hygrometer-Beobachtungen im Großen Ozean an Bord der „Prinzeß Louise", Kapitän Harmssen, zwischen Callao, Oahu und Kanton im Jahre 1828, die von demselben Schiffe auf dieser Reise zwischen den Sandwich- und den Baschin-Inseln im 19. Parallel nördlicher Breite beobachteten Lufttemperaturen. Temperaturbeobachtungen Kapitän Riecks vom „Christian" dienen als Grundlage zur Feststellung ungleicher Luftwärme im südlichen Atlantischen und Stillen Weltmeere im südlichen Winter. Die Strombeobachtungen der Seehandlungsschiffe werden eingehend erörtert und nebst den gemessenen Wassertemperaturen bei der Schilderung der Meeresströmungen verwendet, namentlich wenn sie Abweichungen gegen die bisherigen Darstellungen bringen, zum Beleg sind dann die betreffenden Journalseiten abgedruckt.

Das 16. Kapitel bringt eine der damaligen Erkenntnis und Erfahrung entsprechende Segelanweisung für die Hauptverkehrswege der Weltmeere, auch hierin ging Berghaus der Seewarte voran. Im Text ist das Journal des „Kronprinz von Preußen" für die Reise nach und von Havanna im Jahre 1834/35 und am Schluß das von der dritten Weltreise der „Prinzeß Louise" 1832/34 abgedruckt. Die Allgemeine Länder- und Völkerkunde gehörte zu den Hilfsmitteln der Navigierung, mit denen die Seehandlungsschiffe ausgerüstet waren. In einer besonderen Arbeit, die im Geographischen Almanach für das Jahr 1837[19]) erschien, „Beiträge zur Hydrographie der größern Oceane", hat Berghaus die Erfahrungen zusammengestellt, welche an Bord der preußischen Seehandlungsschiffe während ihrer Fahrten durch das Stille Weltmeer gemacht worden sind. Die von Berghaus geplante vorerwähnte Kartensammlung, welche, um ihr möglichste Verbreitung unter den Seefahrern aller Nationen zu sichern, in englischer Sprache abgefaßt werden sollte, ist nicht veröffentlicht worden, wie im Geographischen Institut von Justus Perthes, an

[19]) Stuttgart, Hoffmannsche Verlagsbuchhandlung.

Digitized by Google

das ich mich mit einer Bitte gewandt hatte, festgestellt wurde. Auch in den Vorbemerkungen zu Berghaus' Physikalischem Atlas erwähnt der Verfasser mehrfach Beobachtungen der Seehandlungsschiffe, die er bei der Bearbeitung des Atlas verwertet hat. So hat er im Südatlantischen Ozean die Insel Isla Granda noch beibehalten, auch nachdem „Christian", Kapitän Rieck, am 10. September 1827 genau über die Stelle fuhr, wo sie liegen sollte, da Rieck berichtete, es seien in dieser Gegend viele Anzeichen von Land beobachtet. Die Darstellung der peruanischen Strömung auf der Karte des Stillen Weltmeeres beruht auf den Strom- und Temperaturbeobachtungen des „Mentor" und der „Prinzeß Louise", deren Richtigkeit von Admiral Fitzroy später bestätigt wurde. Als „Mentors Gegendrift" ist eine von diesem Schiffe in der Nähe des Wendekreises des Steinbocks beobachtete östliche Strömung eingetragen. Auf Beobachtungen der genannten zwei Schiffe unter Kapitän Harmssen und auf der zweiten Reise der „Prinzeß Louise" durch Dr. Meyen gründet Berghaus auch die Lage des atmosphärischen Wärmeäquators in der Sundastraße in 6° Nordbreite und im Stillen Weltmeer auf 4° 50' Nordbreite und $127^1/_3$° Westlänge von Paris in seiner Isothermenkarte. Auch bei der Darstellung der Gezeiten der chinesischen See wurden die Beobachtungen der Seehandlungsschiffe berücksichtigt, ebenso auf der Isobarenkarte 240 Barometerablesungen des Kapitäns Rodbertus auf der Umseglung des Kap Horn mit „Prinzeß Louise" im Februar und März 1837, wobei 60° 5' Südbreite erreicht wurde, auf der Isothermenkarte die Beobachtungen im Nordatlantischen Ozean auf 18 Winter-, je 16 Frühjahrs- und Sommer- und 12 Herbstreisen, zusammen 550, zu welchen für den Südatlantischen Ozean noch 140 kommen, aus denen Berghaus schließt, daß der kalte Perustrom bereits in 55° Südbreite seine Herrschaft beginnt.

Hier erwähnt Berghaus auch, daß in der Allgemeinen Länder- und Völkerkunde das Journal des „Kronprinz von Preußen", Kapitän Siewert, von Hamburg nach Havanna im Winter 1834/35 wegen der beobachteten Passatunterbrechung abgedruckt ist, die vom 17. bis 24. Dezember anhielt. An Stelle des Passats traten westliche Winde auf, so auch auf „Elisabeth Louise", Kapitän Pust, am 20. und 23. August 1837 auf der Reise nach Port au Prince. Zu den Sturmbahnen, die Berghaus in die Karte der Luftströmungen auf dem Atlantischen Ozean eintrug, lieferten die Seehandlungsschiffe für das Gebiet des Golfstroms die Unterlage.

Von diesen zur zweiten Abteilung, Hydrographie, des Physikalischen Atlas gehörigen drei Karten der Weltmeere liegen mir die der 2. Auflage 1849 vor, die lange Jahre im Königlich Preußischen Seekadetten-Institut, dem Vorläufer der Kaiserlichen Marineschule, beim Navigationsunterrichte als Lehrbehelfe benutzt wurden. Die Titel lauten: 1. Karte vom Atlan-

Digitized by Google

tischen Ocean, Zur Übersicht der Strömungen und Handelsstraßen, der Wärme-Verbreitung, des Seebodens etc. etc., 2. Karte vom Großen Ocean (Mare Pacifico), Zur Übersicht der Strömungen, Temperaturen und Handelsstraßen. Gegründet auf die Beobachtungen, welche seit Maghellaens Zeit bis auf die Preußischen Weltreisen gemacht sind, 3. Physikalische Karte vom Indischen Meere, enthaltend Temperatur-Verhältn., Luft- und Meeres-Ströme, Handelsstraßen etc. etc. etc. Sie sind in Äquatorial-Projektion ausgeführt, also als Seekarten an sich nicht zu gebrauchen, was auch durch die Wahl des Meridians von Paris für deutsche Seefahrer nicht möglich gewesen wäre. Die Meridiane sind bis 360° nach Osten durchlaufend bezeichnet.

Von uns hier interessierenden Eintragungen enthalten sie:

Karte 1, eine Tafel der Geschwindigkeit des Golfstroms nach Rennel und den preußischen Seefahrern und die Bemerkung unter dem Titel, daß die Karte sich auf den Arbeiten A. v. Humboldts, L. Rennels, Lartigues, I. Horsburghs, Purdys, Rommes usw. gründet, „demnächst aber auch und zwar wesentlich auf die Beobachtungen, welche an Bord der Königl. Preuß. Seehandlung-Schiffe während ihrer sehr zahlreichen Reisen nach beiden Amerika und Westindien, so wie auf ihren Erdumschiffungen angestellt worden sind, geschöpft nach der wohlwollenden Mittheilung des Chefs des Seehandlungs-Instituts, Geh. Staats-Ministers Rother, aus den Original-Schiffsjournalen der Kapitains Boht, Harmssen, Kasten, Moritz, Reintrock, Rieck, Schooff, Siewert, Wendt etc." In die Hauptkarte sind die Reisen folgender Seehandlungsschiffe eingezeichnet: „Christian", 1826 nach New-York, „Elisabeth Louise", Kapitän Moritz, nach Jamaika, „Prinzeß Louise", Kapitän Harmssen, 1826 nach Rio de Janeiro und weiter zum Kap Horn, deren Rückreise ums Kap der Guten Hoffnung, „Elisabeth Louise" von St. Thomas, „Mentor" von Jamaika und von New York, in eine Nebenkarte die Umseglung des Kap Horn durch „Mentor" 1823 und 1825, „Prinzeß Louise" 1826, 1830, 1833.

Karte 2 zeigt die Fortsetzung dieser Umseglungen bis Valparaiso, zu denen noch „Christian" tritt und die Durchquerungen des Stillen Weltmeeres durch „Mentor" und „Prinzeß Louise" auf zusammen vier Reisen über Honolulu nach Kanton und Manila.

Karte 3 bringt die Rückreisen der letztgenannten zwei Schiffe ums Kap der Guten Hoffnung.

Außer an diesen Karten haben die Beobachtungen der Seehandlungsschiffe noch Anteil an den nachstehend aufgeführten, von Berghaus bearbeiteten Karten und Segelanweisungen:

Die peruanische Küste von 7° 35′ bis 14° Südbreite,

die Fahrstraßen und Gefahren zwischen Luzon und Tan Wan,

Digitized by Google

die Havai-Inseln,
die Westküste Südamerikas zwischen 16° 40' und 22° 45' Südbreite, die 1839 und 1840 in Potsdam erschienen,
Chart of the Mary-Anna islands, showing the tracts of the ships Mentor and Princess Louisa, ebenda 1841,
Chart of the approaches of Rio de Janeiro, constructed chiefly from observations made on board of ships of the Prussian mercantile navy, ebenda 1844,
Chart of the Canary islands-, intended as a directory for sailing through and along this archipelago, derived from observations by officers of the Prussian mercantile navy, ebenda 1844,
Sailing directory for the south-western part of the Atlantic ocean constructed from observations made on board of various ships of the Prussian mercantile navy, ebenda 1841.

Da seinerzeit außerordentlich wenig andere preußische Schiffe jene Gegenden befuhren, so dürfte der Inhalt dieser Veröffentlichungen sich vornehmlich auf Beobachtungen der Seehandlungsschiffe gründen, die durch solche hansischer Schiffe ergänzt waren, wie dies auch in den Titeln zum Ausdruck kommt.

So sehen wir von den Schiffen der Seehandlung einen befruchtenden Strom in die Arbeitsstube des Gelehrten fließen, der die Beobachtungen sichtet, mit andern zusammenstellt und das Ergebnis wieder in wörtlicher und bildlicher Darstellung den Beobachtern und allen Seefahrern zu Nutz und Frommen der Seefahrt zugänglich macht.

Die Führer der Seehandlungsschiffe haben zur Ausgestaltung der Meereskunde ihr reichlich Teil beigetragen, und der Präsident der Seehandlung, Rother, hat sich durch Anregung der Schiffsführer zu Beobachtung und Zugänglichmachen ihrer Beobachtungen für die Gelehrten den Dank unserer Wissenschaft verdient, wie er überhaupt die wissenschaftliche Forschung und die Verbreitung der Kenntnis fremder Länder und Völker nach Möglichkeit durch die Seehandlungsschiffe förderte. Zur praktischen Ausbildung in den nautischen Beobachtungs- und Rechnungsmethoden gestattete er 1825 einem Kandidaten der Astronomie, auf „Mentor" die Reise nach Jamaika und zurück mitzumachen.

14. Die Leistungen der Führer der Seehandlungsschiffe für die Wissenschaft im allgemeinen.

Stand auch in erster Linie bei den Seereisen der Seehandlungsschiffe der geschäftliche Erfolg, so dienten sie doch auch der Förderung unseres Wissens von der Erde und ihren Bewohnern. Die Seehandlung hatte, wie wir gesehen, ihren Kapitänen die Erwerbung und das Mit-

Digitized by Google

bringen von Naturmerkwürdigkeiten, ethnographischen Gegenständen, seltenen Pflanzen, Sämereien, kleinern lebenden Tieren und Bälgen zur Pflicht gemacht und wachte auch eifrig über die Ausführung dieser Vorschrift. Außerdem aber gab sie auch wissenschaftlichen Forschern Gelegenheit, Reisen mitzumachen. So war auf Antrag des Kultusministeriums der Arzt und Botaniker I. F. S. Meyen, Mitglied der Kaiserlich Leopoldinischen Karolinischen Akademie der Naturforscher zu Breslau, als Arzt bei der zweiten Weltumseglung der „Prinzeß Louise" eingeschifft, der einen von der Wissenschaft anerkannten Bericht über die botanischen und pflanzenphysiologischen Ergebnisse veröffentlichte.

Sie gab auch die von anderer Seite an sie gerichteten Aufträge in dieser Beziehung an ihre Kapitäne weiter. Im Jahre 1845 wurde Kapitän Schütt vom „Preußischen Adler" beauftragt, für Dr. Philippi Proben der Farben mitzubringen, mit denen die chinesischen Reisbilder gemalt werden, Mangroverinde, die zur Bereitung der schwarzen Farbe benutzt wird, Samen von einer in der Umgegend Kantons wachsenden Pflanze, aus der die chinesischen Grasstoffe gewebt werden (Ko), Sämereien von chinesischen Arzneipflanzen mit Namen, Preis, Herkunft, Gebrauchsart, überhaupt Sämereien aller Art und Bodenproben aus Pflanzungen. Diese brachte der Kapitän 1846 mit.

Der Leiter der Königlichen Menagerie auf der Pfaueninsel, Geheimer Ober-Medizinalrat, Professor Dr. Lichtenstein wurde vorher von den Reisewegen der Seehandlungsschiffe benachrichtigt und äußerte dann seine Wünsche.

Der Direktor der Königlichen Museen, Geheimer Legationsrat von Olfers, bat 1842 um Beschaffung bestimmter chinesischer Bücher, Handwerkszeug, Holzschnittplatten, Sämereien durch die „Prinzeß Louise". Durch Vermittlung O'Swalds wurden sie von dem in Kanton lebenden englischen Arzt und preußischen Konsul Dr. Parker besorgt und dem Kapitän übergeben.

An die Museen und Kunstanstalten wurden unentgeltlich abgegeben:

An das ethnographische Kabinett der Königlichen Kunstkammer:

1832 von „Prinzeß Louise" chinesische Kunsterzeugnisse, Kleidungs- und Gebrauchsstücke, künstliche Vogelnester (fucus esculentus), Grabfunde aus Peru, von Eingeborenen am Titicacasee gefertigter Wollstoff, Gebrauchsgegenstände der Eingeborenen der Philippinen, Neuseelands, Tahitis.

1834/35 ethnographische Gegenstände von der Westküste Südamerikas den Sandwich-Inseln (Federmäntel und -Mützen) und Philippinen.

Digitized by Google

1839 30 Waffen und Ruder von den Sandwich-Inseln.

1840 eine Sammlung chinesischer in Speckstein geschnittener Siegel und Stempel, 12 chinesische Holzschnittafeln, eine Sammlung chinesischer Werkzeuge zum Schneiden in Holz, 2 Kries aus Java, 1 Halsschmuck von den Sandwichinseln.

1846 von „Preußischer Adler" 1 chinesischer Tragsessel, 2 chinesische Gemälde, 2 Modelle von chinesischen Kriegsschiffen, 1 Götzentempel.

An die Königliche Bibliothek:

1840 durch „Prinzeß Louise" sehr wertvolle chinesische Schriften aus Kanton.

1846 von „Preußischer Adler" 7 wertvolle chinesische Werke, von denen der Generaldirektor von Olfers an Rother schrieb: „ich darf wohl sagen, daß die Königliche Bibliothek seit ihrem Bestehen in so geringer Anzahl nicht so viel Bedeutendes auf einmal erhalten hat."

An das Königliche Zoologische Museum:

1834 von „Prinzeß Louise" 1 amerikanischer Fuchs, 1 großer Sägefisch, 1 Klapperschlange.

1838 von „Prinzeß Louise" 34 (meist große) Vogelbälge, 3 Kruken mit Amphibien in Weingeist, 2 Fischköpfe, 1 Schlangenhaut, 1 Rehbockgehörn, die als zum Teil sehr wichtige Bereicherungen der Sammlungen bezeichnet werden.

1840 vom selben Schiff 1 chinesische Mandarinen-Ente, 3 Vogelbälge, 3 Vögel in Spiritus.

1847 von „Kronprinz von Preußen" aus Batavia 2 Zwerghirschfelle in Spiritus, 2 Gläser mit Vögeln in Spiritus, 4 ausgestopfte Wasservögel.

An den Königlichen Botanischen Garten in Neu-Schöneberg:

1840 von „Prinzeß Louise" 80 Töpfchen chinesischer Samen nebst Verzeichnis.

An das Königl. Naturhistorische Museum:

1832 von „Prinzeß Louise" 2 Mumien aus Peru und Vogelbälge.

Nicht ermittelt konnte der Verbleib folgender Gegenstände werden:

1826 von „Mentor" aus Buenos Aires: 2 Straußeneier, 4 indianische Trinkgefäße aus Kokosschalen, 1 Barlotte, d. h. Lippenschmuck der Indianer, 3 Tigerfelle; aus Brasilien: 3 lebende Kardinale, 2 Kästchen mit brasilianischen Schmetterlingen und Insekten, 3 Stangen Zuckerrohr, 12 Töpfe eingemachter brasilianischer Früchte, 1 nicht bestimmtes lebendes Tierchen, 1 südlich der Linie gefangener, in Spiritus aufbewahrter fliegender Fisch.

Digitized by Google

Von „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" 1828 aus Rio de Janeiro Tiere und Seltenheiten, 1836 aus New-Orleans 2 kleine grüne Vögel mit orangegelben Köpfen, Pärrekütz, und 6 Steppenhühner.

Auch diese Seltenheiten werden vermutlich in die betreffenden Sammlungen in Berlin übergeführt sein.

Der Königlichen Menagerie auf der Pfaueninsel wurden überwiesen und dort von den von Hamburg kommenden Flußdampfern der Seehandlung gleich abgesetzt:

1834 von „Prinzeß Louise" 2 große Enten von den Sandwich-Inseln, 1 amerikanischer Bär, 2 amerikanische Hirsche,

„Kronprinz von Preußen" 1 großes schwarz-grünes Huhn mit einem Horn auf dem Kopfe von Maracaibo.

1835 von „König Friedrich Wilhelm III." 5 südamerikanische Rebhühner, die in der Königlichen Fasanerie bei Charlottenburg untergebracht wurden.

Zwei grüne Papageien, die der König selbst aus mehreren auswählte.

1838 von „Prinzeß Louise" 3 Javaner Affen, 4 Hirsche, 1 Zibet-Katze, 1 roter Papagei, 6 Malakka-Tauben, 6 türkische Enten, 5 chinesische Gänse, 3 kleine Schildkröten.

1840 vom selben Schiff 1 Schildkröte von den Galopagos-Inseln, 1 Mandarin-Enterich aus Kanton.

Von „Danzig" aus Havanna eine See-Schildkröte, über die der König sich sehr befriedigt äußerte, wie Rother dem Kapitän Pust mitteilte.

15. Die Flußschiffsreederei und die Maschinenbauanstalt der Seehandlung.

Außer der Seeschiffs- besaß die Seehandlung auch eine nicht unbedeutende Flußschiffsreederei, die sich aus der 1830 gezwungen erfolgten Übernahme eines Dampfschiffes und zweier Schleppschiffe für eine Schuldforderung an ein fallites Berliner Geschäftshaus entwickelte. „In Berücksichtigung der öffentlichen Bequemlichkeit und des allgemeinen Nutzens, den man sich durch eine Vermehrung eines solchen Beförderungsmittels versprach, wurde dem Bau von Dampf- und Schleppschiffen und der Erweiterung dieses Geschäftes nach und nach eine große Ausdehnung gegeben." Niedriger Wasserstand zwang öfter zur Einstellung der Fahrten, mangelhafter Bau der Schiffe und Maschinen ergab hohe Unterhaltungskosten, die hohen Elbzölle und später der Wettbewerb der Hamburger Eisenbahn wirkten ungünstig auf die Betriebsergebnisse ein. Es erwies sich daher 1849 unter dem nachteiligen Einfluß des dänischen Krieges und wegen der durch Sperrung der Häfen noch mehr verminderten

Digitized by Google

Güter- und Personenbeförderung die Einstellung des Betriebes und möglichst baldiger Verkauf der Schiffe als nötig.

Die Dampfschiffe „Alexandria", „Prinz Karl von Preußen", „Adler", Schleppschiff „Elise" ließen sich gleich verkaufen. „Alexandria" wurde, wie Hans Bohrdt in seinem Aufsatze: „Lustjachten der Hohenzollern" in dem von Paul Seidel herausgegebenen Hohenzollern-Jahrbuch 1899 mitteilt, von der Hofverwaltung für 11 000 Taler angekauft und als Königliche Dampfjacht in Dienst gestellt. Das Schiff war 1844 auf der Werft der Seehandlung für die Passagierfahrt zwischen Berlin und Hamburg erbaut, 40 m lang, 4,5 m, über den Radkasten 8,5 m breit und lief 9 Knoten. Ein vergoldetes springendes Pferd zierte es als Gallionsfigur. Bis 1886 wurde es von den Allerhöchsten Herrschaften auf Havel und Spree benutzt und dann durch die heutige gleichnamige Raddampfjacht ersetzt. Es soll 1889 noch in Fahrt gewesen sein. „Havel", „Falke" und Schleppschiff „Augusta" wurden an die Hamburger Bahn zum Übersetzen über die Elbe bei Wittenberge vermietet, Dampfer „Berlin", Schleppschiffe „Kastor", „Christian II.", Nr. I befanden sich in Hamburg, Dampfer „Delphin", „Stanislaus", „Merkur", „Iris", Schleppschiffe „Mathilde", „Arion", „Pollux", „Hektor", „Herkules", Nr. II, III, IV, V und vier als Schleppschiffe benutzte Oderkähne wurden in Stralau in Winterlage bewacht. Das Dampfschiff „Berlin" konnte gegen Ende 1851 mit sehr bedeutendem Verluste verkauft werden. Im Februar 1852 wurden die übrigen Schiffe mit Ausnahme des Dampfers „Iris", den die Königliche Steuerbehörde in Stettin gemietet hatte, öffentlich versteigert.

Im Jahre 1845 besprach Geheimer Oberfinanzrat Kayser von der Generaldirektion der Seehandlung in einem Schreiben an Alex Gibsone, Danzig, die Einrichtung einer Dampferlinie auf der Weichsel zwischen Warschau und Danzig, die für Danzig und den ganzen Handelsverkehr auf der Weichsel nur vorteilhaft sein könne, für den Unternehmer wohl weniger. Die Seehandlung würde gegen jedes etwa geplante Privatunternehmen zurücktreten. Veranlaßt wurde dies durch den Bau der Berlin—Hamburger Bahn, in deren Folge schon Vorkehrungen zur Versetzung eines Teiles der Seehandlungsdampfer auf die Oder getroffen waren. Die Eröffnung dieser Linie zwischen Stettin und Frankfurt a. O. erfolgte 1846. Die Dampfer der Seehandlung legten gewöhnlich die 51 Meilen lange Strecke von Potsdam bis Hamburg einschließlich des Aufenthaltes unterwegs stromab in 23 bis 24 Stunden zurück, stromauf in 27 bis 30 Stunden. Die Flußschiffahrt beförderte 1830 bis 1845 auf der Elbe Ladungen im Gewicht von 5690 Tonnen, die Personenbeförderung erfolgte dreimal wöchentlich in beiden Richtungen. Ihr Ertrag reichte aber noch nicht zur Verzinsung des Anlagekapitals und Deckung der

Digitized by Google

Kosten für Ausbesserungen und Abnutzung der Schiffe hin. Trotzdem hielt die Seehandlung sie aufrecht; „um die großen Vorteile, welche die Dampfschiffahrt andern Ländern gewährt, auch den nächsten inländischen Gewässern nicht entgehen zu lassen, wobei ein pekuniärer Gewinn nur für die Zukunft in Aussicht gestellt werden konnte, in der ersten Zeit aber nicht unbedeutende Opfer gebracht werden mußten."

Die Dampfschiffe der Seehandlung veranstalteten in der guten Jahreszeit auch Rundfahrten für Ausflügler in den reizvollen Havelgewässern um Potsdam und waren hierin die Vorläufer der Sterndampfer.

Die Flußschiffsreederei hatte die Übernahme einer Maschinenbauanstalt im Jahre 1836 zur Folge, da sich der mit dem Neubau eines Flußdampfers betraute Besitzer als völlig unzulänglich erwiesen hatte. Die nach Moabit verlegte Maschinenbauanstalt konnte mit den Ausbesserungs- und Instandsetzungsarbeiten am eigenen Schiffspark nicht genügend beschäftigt werden und suchte Beschäftigung durch Private. Dabei leitete die Seehandlung nicht allein der geschäftliche Vorteil, sondern die Absicht, durch ständige Beschäftigung einen festen Arbeiterstamm im Eisenschiff- und Maschinenbau zum Besten der vaterländischen Industrie auszubilden. Sie sandte zu diesem Zweck auch wiederholt befähigte Techniker und Arbeiter nach England, um sich in ihrem Beruf zu vervollkommnen und später daheim als Lehrmeister zu dienen. Über den Betrieb der Anstalt folgen einige erhaltene Angaben.

Am 8. November 1847 legte die Maschinenbauanstalt der Seehandlung zu Moabit der Generaldirektion den Plan eines Stettiner Hauses zum Bau von Dampfern vor, die als Schleppdampfer zwischen Stettin und Swinemünde und als Verkehrsdampfer zwischen den Ostseebädern benutzt werden und von der Seehandlung ausgeführt werden sollten. Die Maschinenbauanstalt tritt für den Vorschlag im Interesse ihrer Beschäftigung ein. Die Generaldirektion muß aber hauptsächlich wegen des zu erwartenden Widerspruchs der sonstigen Interessenten und ihrer anderweiten Verpflichtungen davon absehen, wiewohl sie die Bauübernahme als sehr vorteilhaft erkennt. Sie würde gegen die Übernahme etwaiger Aufträge nichts einzuwenden haben und rät der Anstalt die Ausarbeitung von Plänen von Seedampfern und Maschinen von 80 bis 120 Pferdestärken und 200 bis 250 Normallast an.

Dagegen ist sie bereit, sich an der Schaffung einer Dampferlinie zwischen Königsberg und Stettin zu beteiligen, wie sie auch schon einem gleichen Stettiner Plan im Jahre 1844 mit 20 000 Talern habe beitreten wollen, der allerdings nicht zustande kam. Sie wendete sich auch nach Königsberg mit dem Anerbieten, in ihrer Maschinenbauanstalt den Bau der nötigen Schiffe auszuführen. Diese müßten allerdings stückweise

Digitized by Google

zugerichtet, dann für die Ostsee nach Schwedt oder Stettin, für die Nordsee nach Havelberg oder Hamburg verschifft und dort zusammengesetzt werden, was sich leicht und mit nur geringem Zeitverluste ausführen lasse. Der von der Maschinenbauanstalt erbaute Flußdampfer „Altona" hatte an Geschwindigkeit und mäßigem Kohlenverbrauch alle aus englischen Werkstätten bezogenen kleinen Dampfer übertroffen, er konnte auch die Preiskonkurrenz bestehen, da der Eingangszoll auf die aus England bezogenen Baustoffe vom preußischen Staate zurückerstattet wurde, weil der Dampfer nach Altona, ins Ausland ging; bei im Inlande verbleibenden würde das nicht der Fall sein.

Die Generaldirektion erbittet auch vom Generalpostamt die Erlaubnis für den Leiter der Maschinenbauanstalt, den in England erbauten Postdampfer „Preußischer Adler" zu besichtigen und empfiehlt die Anstalt für etwaige weitere Schiffbauten.

Beide Angebote hatten keinen Erfolg.

Am 3. Juli 1848 erbittet die Leitung der Maschinenbauanstalt die Erlaubnis zum Bau einer eisernen Kanonenschaluppe für das allgemeine Militärdepartement des Kriegsministeriums, Marineabteilung, wozu sie von Major Gaede angeregt sei, der ihr auch die erforderliche Anleitung und Pläne geben wolle. Das Fahrzeug solle 18,3 m lang, 4,9 m breit und 2,4 m tief sein. Die Generaldirektion genehmigte diesen Antrag sowie auch später noch den Bau einer zweiten, für die zwar kein bestimmter Auftrag des Kriegsministeriums vorlag, aber doch die sichere Aussicht späterer Abnahme, um Arbeiterentlassungen zu vermeiden.

Die Kanonenschaluppen Nr. 6 und 7 wurden im Oktober fertig und von Seehandlungsdampfern durch den Finowkanal und weiter auf der Oder nach Stettin geschleppt. Die Bezahlung der Rechnung für die Kanonenschaluppe Nr. 7 wurde beanstandet, da die Marineabteilung das Anerbieten der Maschinenbauanstalt, sie vorläufig auf Kosten der Seehandlung vorbehaltlich der spätern Abnahme durch die Marine zu bauen, so aufgefaßt hatte, als wolle die Seehandlung wie verschiedene patriotische Vereine der Marine diese Schaluppe schenken. Nach Klärung dieses Mißverständnisses und Hinweis darauf, daß die Seehandlung als Staatsinstitut nicht in der Lage sei, der Marine Geschenke zu machen, wurde die Rechnung bezahlt. Außer diesen baute die Maschinenbauanstalt noch mehrere Kanonenschaluppen für die Marine, führte auch sonstige Bestellung auf Inventar aus, z. B. Kartuschbehälter, Enterpiken und -Beile. Dem Anerbieten, einen Schleppdampfer für die Schaluppen zu bauen, wurde keine Folge gegeben.

Die Maschinenbauanstalt ging später durch Kauf an A. Borsig über, der sie zu den bekannten Borsigwerken erweiterte.

Digitized by Google

16. Die Anteilnahme des Königs und des Königlichen Hauses.

Nicht unerwähnt darf bleiben die Anteilnahme des Königs und des Königshauses an der Reederei der Seehandlung, die Rother zu wecken und lebendig zu erhalten verstand durch seine ausführlichen Jahresberichte und die Meldungen über die beabsichtigten Reisen der Schiffe und ihre Heimkehr. Die Akten weisen vielerorts gnädige ermunternde und anerkennende Äußerungen Friedrich Wilhelms III. an Rother auf. Der König, die Königliche Familie und der Hof besuchten die von Rother im Geschäftshaus der Seehandlung veranstalteten Ausstellungen der von den Schiffen mitgebrachten Sehenswürdigkeiten und kauften dort chinesische Kunst- und Gewerbeerzeugnisse, Tee, Früchte ein. Nie verfehlte der König auf die Meldung des Reiseziels und des Abfahrttages eines Schiffes ihm „Gute Fahrt" zu wünschen und die Frage nach etwa gewünschtem Mitbringen zu beantworten.

Auf Rothers Veranlassung hatte sich Friedrich Wilhelm III. an der Stettiner Seeversicherungsgesellschaft beteiligt, auf seine Bitte die Dienstzeit auf den Seehandlungsschiffen der Militärdienstzeit gleichgestellt. Seinem persönlichen Eingreifen verdankten die Seehandlungsschiffe eine Flagge, die sich nur durch Fehlen des Eisernen Kreuzes von der Kriegsflagge unterschied und weit mehr dieser als der Handelsflagge ähnelte, und das Recht der Wimpelführung jenseits der Linie. Die Namen der Seehandlungsschiffe wurden seiner Genehmigung unterbreitet. Auf Rothers Befürwortung entsprach der König auch im Jahre 1824 der Bitte des Chefs des Bremer Handlungshauses F. & E. Delius, preußischen Konsuls Everhard Delius, bei dessen neuen 315 Registertonnen großen Schiffen die Patenstelle zu übernehmen und den Namen zu bestimmen. Friedrich Wilhelm III. glaubte der Bitte angemessener nicht entsprechen zu können, als indem er dem Schiffe den Namen des Chefs „Everhard" gab, „dem Ich für die sehr ersprießlichen Dienste, die sein Handelshaus seit geraumer Zeit dem preußischen Handel geleistet hat, Meinen Dank bezeuge".

Wie den König, so wußte Rother auch den Kronprinzen, spätern König Friedrich Wilhelm IV. für die Aufgaben der Seehandlung zu interessieren. Der Kronprinz übermittelte Rothers Gesuch um Ausdehnung der Militärdienstvergünstigung auf alle Seehandlungsschiffe an den König, er gab einer Seehandlungsbrigg seinen Namen, einer anderen den seiner erlauchten Gemahlin, während „Prinzeß Louise" den Namen seiner Schwester trug.

So sehen wir Rother, getragen vom Vertrauen seines Königs, ermutigt durch die Anteilnahme des Königlichen Hauses seines verantwortungsreichen Amtes walten, zur Emporbringung des preußischen Handels zur See.

Digitized by Google

Dritter Abschnitt.

Die Auflösung der Reederei und des überseeischen Warenhandels der Seehandlung. 1849—1854.

Das gerechtfertigte Vertrauen des Königs Friedrich Wilhelm IV. stützte Rother auch bei den Angriffen, denen seine Wirksamkeit ausgesetzt war. In den Zeitungen und eigenen Druckschriften wendete man sich, gestützt auf die volkswirtschaftlichen Lehren Adam Smiths, gegen die Ausübung von Handel und Gewerbe durch den Staat und verlangte, daß der Staat das freie Spiel der wirtschaftlichen Kräfte gewähren lasse und nicht selbst mit seinen Kaufleuten, Industriellen und Gewerbetreibenden in Wettbewerb treten solle, in einen Kampf, bei dem er sich auf die von jenen in Form von Steuern aufgebrachten Mittel stütze. Wir können um so mehr darauf verzichten, auf diese Angriffe näher einzugehen als sie sich ausschließlich gegen die übrigen Betriebe der Seehandlung, nicht aber gegen die hier behandelte Reederei und den überseeischen Warenhandel richteten, die im Gegenteil selbst von ihrem überzeugtesten Gegner, dem Stadtrat O. Th. Risch a. a. O. mit folgenden Worten anerkannt wurden:

„Um ihre Fonds gemeinnützig zu machen, betrieb dieselbe ein bedeutendes Waarengeschäft, versendete in eigenen Schiffen, von denen einige schon wiederholt die Reise um die Welt gemacht haben, die Erzeugnisse des vaterländischen Kunstfleißes und der landwirtschaftlichen Produktion, namentlich schlesische und westphälische Leinwand, Tuche, Eisenwaren, Glas, Baumwollenfabrikate, Mehl, Branntwein u. dgl. nach Amerika, Ostindien, China, wohin preußische Schiffe sonst nur selten zu dringen pflegten, und brachte von dort die Waaren und Producte zurück, welche auf den europäischen Märkten einen vorteilhaften Absatz finden. Nebenher haben die Königl. Seehandlungs Schiffe . . . trotzdem, daß sie ausschließlich für Handelszwecke und vornehmlich in der Absicht ausgerüstet sind, der vaterländischen Rhederei als Vorbild für die Anknüpfung überseeischer Verbindungen zu dienen . . . treffliche hydrographische Arbeiten geliefert. . . . Gern wird ein jeder diese Ausdehnung des Wirkungskreises . . . die dasselbe zu einer der wichtigsten und namentlich in neuerer Zeit in vielfacher Hinsicht zu hoher Bedeutung gelangten Hilfsanstalt des äußern und innern Handels gestempelt hat, die volle Anerkennung wiederfahren lassen."

Das Risiko des überseeischen Warenhandels will Risch also der Seehandlung gern überlassen, „auf solche Weise nützlich auf die Er-

Digitized by Google

weiterung und Ermunterung des preußischen und überhaupt des deutschen Gewerbefleißes einzuwirken, neue Absatzwege aufzusuchen und zu eröffnen, in entfernten Zonen die Producte der preußischen Industrie bekannt zu machen, neue Industriezweige hervorzurufen, ausländische auf vaterländischen Boden zu verpflanzen, und durch die Erforschung der Bedürfnisse jener Länder wesentlich auf den Gang der Speculationen im Handel und Fabrikwesen ihren Einfluß geltend machen? Das sind großartige gewerbliche und kommercielle Thätigkeiten. . ." Aber sie genügten ihr nicht, „sie will auch den Gewinn als Producent, Fabrikbesitzer, Gewerbetreibender besitzen".

Bei diesen Ausführungen übersieht der Verfasser, daß die Reederei und der überseeische Warenhandel mit Verlust arbeiteten und nur durch den Gewinn in andern Betrieben sich aufrecht erhalten ließ, zu deren Übernahme die Seehandlung sich gezwungen gesehen hatte, um der preußischen Industrie zeitgemäße Fabrikbetriebe als Vorbild vorzuführen, durch deren Annahme sie zum Wettbewerb auf dem Weltmarkte befähigt werden sollte.

Diese Angriffe veranlaßten Rother, am 30. November 1844 dem Könige eine Denkschrift „Die Verhältnisse des Königlichen Seehandlungs-Instituts und dessen Geschäftsführung und industrielle Unternehmungen" vorzulegen, in welcher er eine genau belegte Darstellung seiner Tätigkeit gab, die „aufs Neue in Mir die Überzeugung befestigt hat, daß dies Institut unter Ihrer, nunmehr fünfundzwanzigjährigen eben so kräftigen wie einsichtsvollen Leitung stets bemüht gewesen ist, dem vaterländischen Handel und Gewerbfleiße neue Bahnen zu brechen und das Gedeihen derselben durch sachkundige Anleitung, eigenes Beispiel und Unterstützungen aller Art zu fördern" wie es in der Kabinettsorder vom 1. Februar 1845 heißt, in welcher der König, die bei einem Teile der Gewerbetreibenden mehrfach laut gewordene Mißstimmung gegen die Seehandlung auf Unkenntnis der Verhältnisse zurückführend, sich um so weniger bewogen findet, hemmend in die Tätigkeit der Seehandlung einzugreifen, als er von Rothers Umsicht auch in Zukunft möglichste Schonung der Privatinteressen erwarten dürfe. Er stimmte dem Antrage Rothers zu, weitere Unternehmungen nicht neu einzurichten mit Ausnahme der Dampfschiffahrt auf der Oder und befiehlt die Veröffentlichung der Order und der Denkschrift, die in der Deckerschen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei erfolgte.

Über diese Schrift äußerte sich die Staats- und Gelehrten-Zeitung des Hamburgischen Korrespondenten in Nr. 92 und 93 vom 18. und 19. April 1845 sehr anerkennend, daß sie jeden Unparteiischen und jeden praktischen Geschäftsmann mit der Hochachtung erfüllen müsse, die

Digitized by Google

jedem wahren und großen Verdienst gebührt, daß sie ihn belehren müsse, wie man es zu machen habe, aus Nichts Vieles und Großes zu schaffen, und wie Staatsmänner handeln müssen, um ihren Namen geschichtlich und dauernd auf die Nachwelt zu bringen. Ein genauer Vergleich mit der Schrift des Stadtrats Risch ergebe, daß die Reederei der Seehandlung nur zu transatlantischen Unternehmungen in Verbindung des Handels mit preußischen und deutschen Industrieartikeln nach fernen Kolonien diene.

Im Juni 1847 wurde dann noch ein „Nachtrag zu der Denkschrift vom 18. Februar 1845 über die Verhältnisse des Königlichen Seehandlungs-Instituts" veröffentlicht, die die gute Wirkung der Denkschrift für Klärung der öffentlichen Meinung hervorhebt und eine kurze Zusammenfassung jener namentlich bezüglich der Leistungen der Seehandlung für den Staat gibt.

Die Umwälzung der preußischen Staatseinrichtungen infolge des Jahres 1848 brachte auch einen Wechsel der staatsrechtlichen Stellung der Seehandlung mit sich, sie wurde unter Wahrung ihrer Stellung als Zentralbehörde dem Finanzminister und der konstitutionellen Aufsicht des Landtages unterstellt, der wiederholt betonte, daß die Seehandlung unter Beschränkung ihres Fabrikbetriebes den Schwerpunkt ihrer Wirksamkeit in den Geschäften eines Staatsbankhauses zu suchen habe.

Daraus ergab sich bei dem finanziellen Zusammenhange der Reederei mit den übrigen Betrieben die Notwendigkeit ihrer Auflösung. Rother hat sie nicht mehr erlebt, körperlich und seelisch erschüttert von den Vorgängen des Jahres 1848 zog er sich aus dem Staatsdienste zurück, nachdem er noch kurz zuvor aus Anlaß seines fünfzigjährigen Amtsjubiläums geadelt war, und starb am 7. November 1849 auf seinem Gute Rogau im Kreise Liegnitz.

Sein Nachfolger, Präsident Bloch, zeichnet im Verwaltungsbericht für das Jahr 1849, die mit den Staatsumwälzungen des Jahres 1848 veränderte Stellung der Seehandlung, die den eigenen Betrieb von Fabriken, Warenhandel, Reederei unter Schonung des Staatsinteresses aufzugeben zwangen und sie veranlaßten, „den ihr früher angewiesenen Standpunkt eines Geld- und Handelsinstituts des Staats, welches dazu bestimmt ist, insbesondere dem Gewerbs- und Handelsstande durch seine Vermittlung und Unterstützung nützlich zu werden, wieder einzunehmen", was seitens der Staatsregierung und der Kammern genehmigt wurde.

Über die mit dem Warengeschäft verbundene Reederei der Seehandlung sagt der Bericht, daß sie am Schlusse des Jahres 1847 noch mit einem Betriebskapital von einer Million Talern arbeiteten. Schon 1840 legte der König wegen der damit verbundenen Verluste die all-

Digitized by Google

mähliche Auflösung nahe. „Durch Kabinettsordre vom 12. Januar 1843 wurde auf den Immediatbericht Rothers vom 24. Dezember 1842 zwar noch die Auflösung auf einige Jahre ausgesetzt, indessen befand sich das Geschäft im Anfange des Jahres 1848 ziemlich noch immer in der früheren Lage."

Angesichts der allgemeinen Lage der Seehandlung und der Unsicherheit dieses Teils ihrer Geschäfte zog sich die neue Leitung allmählich aus ihm zurück, beschränkte die Aussendung von Waren und verkaufte die Konsignaturen und Rückfrachten, wenn auch unter Verlust, zu dem die Sperrung der Häfen und Behinderung der Schiffahrt durch den Dänischen Krieg das ihre beitrug.

„Die bedeutenden Ereignisse des Jahres 1848 haben . . . besonders auf das . . . Rhedereigeschäft der Seehandlung einen höchst nachteiligen Einfluß geübt.

Die Schiffe, welche im Frühjahr 1848 auf der Elbe und Oder mit Ladungen nach transatlantischen Plätzen ausgesandt werden sollten, konnten des Krieges mit Dänemark wegen die Häfen nicht verlassen, und die mit reichen Ladungen zurückerwarteten Schiffe mußten aus gleicher Ursache unter Darbringung großer Opfer in Englischen Häfen Schutz suchen. . . .

Bei den schlechten Aussichten für das Rhedereigeschäft und bei der beabsichtigten Auflösung des überseeischen Waarengeschäftes ergibt sich die Nothwendigkeit des baldmöglichsten Verkaufs der Seehandlungs-Schiffe von selbst, und es ist daher auf diesen Zweck schon seit dem Herbst v. J. hingewirkt worden.

Demgemäß ist:

1. Das mit einem Kostenaufwande von 47 890 Thalern erbaute Schiff „Mercur" von 330 Normallasten, welches im Sommer 1848 von Rio de Janeiro zurückkehrte, demnächst eine Reise nach Batavia machte und im September 1849 mit einer Ladung Reis in Hamburg eintraf, ult. Dezember 1849 einschließlich der gehabten Verluste noch einen Buchwert von 56 917 Thaler, 9 Sgr., 3 ₰ hatte, Anfangs dieses Jahres an die Marine-Abtheilung des Königlichen Kriegs-Ministeriums für die Summe von 36 000 Thaler verkauft worden.

2. Das 135 Normal-Lasten enthaltende Schiff „Kronprinz", welches im Januar 1848 von einer Reise nach China zurückkehrte und wegen des Dänischen Krieges ferner nicht verfrachtet werden konnte, wurde Anfangs dieses Jahres an ein Hamburger Handlungshaus für 15 500 Thaler verkauft, dessen Buchwert betrug aber am Schluße des Jahres 1849 noch 26 690 Thaler 6 Sgr. 11 Pfg.

Digitized by Google

3. Ebenso verhält es sich mit dem 120 Normal-Lasten enthaltenden Schiff „Elisabeth Louise", welches 1848 von einer Reise nach Mexiko kurz vor Eröffnung des Dänischen Krieges zurückkehrte, sodann auf eine Expedition nach der Westküste von Afrika ausgesandt wurde, von wo es nach einem langen Aufenthalte zu Cowes in Hamburg wieder eintraf. Dessen Buchwerth betrug am Schluße des Jahres 1849 14 455 Thaler, es konnte aber an ein Hamburger Handlungshaus Anfangs dieses Jahres nur für einen Preis von 6700 Thaler verkauft werden.

Außer diesen drei nun gänzlich verkauften Schiffen besitzt die Seehandlung noch:

4. Das 460 Normal-Lasten enthaltende Schiff „Danzig" mit einem Buchwerthe von 55 978 Thaler 11 Sgr. 5 Pfg., welches in 1848 von Batavia zurückkehrte, dann im Januar 1849 nach Valparaiso verfrachtet wurde, wegen der durch den Dänischen Krieg veranlaßten Sperre aber erst im Dezember 1849 daselbst anlangte und jetzt noch zurück erwartet wird; sowie

5. Das 332 Normal-Lasten enthaltende Schiff „Preußischer Adler" mit dem Buchwerthe von 39 434 Thaler 7 Sgr. 1 Pfg., welches in 1847 eine Reise nach Kanton unternahm und im August 1849 mit einer Ladung Thee nach Hamburg zurückkehrte. Der halbe Antheil von diesem Schiffe ist dem Handlungshause O'Swald in Hamburg, mit welchem die Seehandlung auf 3 Jahre ein gemeinschaftliches Rhederei-Geschäft betreiben wird, ganz kürzlich für die Summe von 30 000 Mark Banko verkauft worden.

6. gewiße Parten an zwei anderen Schiffen zum Buchwerthe von 8001 Thaler 26 Sgr. 4 Pfg.

Daß von diesem, überhaupt 204 477 Thaler 1 Sgr. 7 Pfg. betragenden Buchwerthe der Schiffe in dem nächstjährigen Abschluße pro 1850 ein sehr bedeutender Theil als Ausfall in Abgang kommen wird, kann nach Maaßgabe der theilweise erlangten Kaufpreise und umsoweniger auffallen, wenn man berücksichtigt, daß die Buchwerthe der Schiffe, wie dies in allen anderen Fällen geschehen ist, fast immer mit den sehr bedeutenden Reparaturkosten und Zinsen belastet worden sind, ohne daß eine genügende Abschreibung auf die Abnutzung Statt gefunden hat, so daß ihr wirklicher Werth überall in keinem richtigen Verhältniße zu ihrem Buchwerthe steht."

Der im August 1852 aufgestellte, dem Könige unterm 2. Februar 1853 vorgelegte Verwaltungs-Bericht für das Jahr 1852 meldet den Verkauf des Schiffes „Danzig" mit einem Verlust von 15 000 Talern, genauer 14 353 Taler 24 Sgr. 11 Pfg.

Digitized by Google

Die Absicht, die Reederei der Seehandlung aufzulösen und die Schiffe zu verkaufen, ward durch ein Schreiben des Generaldirektors Bloch vom 17. September 1849 an das Hamburger Geschäftshaus Haller, Söhle & Co. eingeleitet, in dem es heißt: „Bey den zeitigen ungünstigen Verhältnissen für die Rhederey würden wir es indessen vorziehen, diese Beschäftigung für unsere Schiffe nicht fortzusetzen, und solche lieber zu verkaufen", und eine Äußerung des Geschäftshauses über die Verkaufsaussichten und die zu erzielenden Preise der im Hamburger Hafen liegenden Seehandlungsschiffe „Preußischer Adler", „Merkur" und „Elisabeth Louise" erbeten wird. „Danzig" befand sich auf der Reise nach der Westküste Südamerikas, „Kronprinz von Preußen" wurde in Hamburg für La Guayra befrachtet. Die auf Grund der Schätzung eines Maklers der Seehandlung gegebenen Verkaufswerte in Markbanko „Adler" 60 000, „Merkur" 70 000, „Danzig" 50 000, „Kronprinz von Preußen" 20 000, „Elisabeth Louise" 12 000, waren nicht sonderlich ermutigend, doch sandte die Seehandlung den Assessor Scheidtmann zu mündlicher weiterer Verhandlung mit Haller, Söhle & Co. über den Verkauf der Schiffe nach Hamburg. Scheidtmann hat dann für die Reederei der Seehandlung dieselbe Rolle übernehmen müssen, wie Hannibal Fischer fast gleichzeitig für die deutsche Reichsflotte. Deren Gründung beeinflußte auch das Votum Geheimrat Krausnicks auf einem von Haller mitgeteilten Kaufgebot für „Merkur": „Wennschon ich vom kaufmännischen Standpunkte aus es ganz für gerechtfertigt erkennen würde, das Seehandlungsschiff ‚Merkur' und die übrigen Schiffe . . . zum Verkauf zu bringen . . . so halte ich es doch unter den gegenwärtig in Bezug auf die allgemeinen Angelegenheiten der deutschen Bundesstaaten stattfindenden Verhältniße, da Preußen an die Spitze der Centralgewalt entweder des gesammten Deutschlands oder doch des deutschen engern Bundesstaates zu treten und auch die Leitung seiner Marineangelegenheiten und der vielfach beregten deutschen Flotte zu übernehmen berufen seyn dürfte, für erforderlich, vor allen weiteren Verhandlungen über den Verkauf der Seehandlungsschiffe als der preußischen Staatsschiffe zuvörderst durch abermalige Berichtserstattung oder mündliche Rückfrage an den Herrn Finanzminister uns zu vergewissern, ob gerade jetzt ein den politischen und sonstigen Verhältnissen entsprechender Zeitpunkt ist, den Verkauf zu betreiben."

Präsident Bloch konnte sich diesem Votum durchaus nicht anschließen, „die traurigen Resultate, welche die bisherige Administration dieses Gegenstandes geliefert hat, indem man gänzlich auf Kommissionäre und Makler angewiesen war, ohne den kaufmännischen Standpunkt zu beachten, nöthigt mich leider, diesen letzteren allein inbetracht-

Digitized by Google

zuziehen . . . jeder Aufschub kostet nur Verluste. Die Errichtung der deutschen Flotte scheint noch sehr fern zu liegen, und wenn dieselbe eintritt, wird es auf unsere wenigen Schiffe nicht ankommen."

Der Bericht Scheidtmanns nach seiner Rückkehr von Hamburg spricht sich entschieden für den Verkauf aus, um so mehr, „als ich meinesteils mehr als je in der Meinung bestärkt bin, daß es der Kgl. Seehandlung, der Lage der Dinge nach, niemals möglich werden wird, im Rhedereigeschäft mit in Seehäfen ansässigen Privatleuten zu konkurrieren, ich mich andrerseits durch Unterredung mit Sachverständigen davon überzeugt habe, daß die genannten Schiffe niemals zum Dienst für die Kgl. Marine armiert werden können, weil ihre ganze Bauart jeden Gedanken an die Führung der nötigen Geschütze schweren Kalibers von vornherein ausschließt — ihrer Verwendung als Transportschiffe aber augenscheinlich der große darin steckende Kapitalwert entgegensteht."

Den Äußerungen über die Aussichtslosigkeit des Reedereigeschäfts unter staatlicher Leitung wird man unbedingt zustimmen müssen wie die Direktion der Seehandlung, die nunmehr dem Preußischen Kriegsministerium die Fregattschiffe „Merkur" und „Preußischer Adler" zum Ankauf als Übungsschiffe anbot und auch für die Verwendung der Seehandlungskapitäne W. Meyer, J. C. Schütt, C. Jachtmann, Aug. Ed. Möller, die angesichts der ihnen mitgeteilten Auflösung der Reederei die Direktion um Sicherung ihrer Zukunft gebeten hatten, im Marinedienst eintrat.

Das Kriegsministerium, Allgemeines Kriegsdepartement, Marineabteilung, teilte unterm 22. Oktober mit, daß der Kriegsminister das Angebot im Staatsministerium zur Sprache bringen werde, mußte dann aber schon am 25. schreiben, „daß bei den gegenwärtig noch schwankenden Verhältnissen der deutschen Marine Angelegenheiten von einem diesseitigen Ankauf der beiden Schiffe ‚Merkur' und ‚Preußischer Adler' abgesehen werden muß, und nur auf ein zeitweises Mieten, ohne bindende Zusage für die Zukunft eingegangen werden kann. Ob hierzu die Königliche General Direktion sich geneigt findet, darüber sehen wir baldgefälliger Äußerung ergebenst entgegen, um demnächst das Königliche Ober Commando der Marine veranlassen zu können, einen Marine Offizier nach Hamburg zu entsenden, welcher die Tauglichkeit der Fahrzeuge für den beabsichtigten Zweck untersucht resp. das geeigneteste auswählt."

Damit konnte Bloch nach der frühern Äußerung nicht gedient sein, so wurde die Vermietung abgelehnt und der Verkauf der Schiffe, deren Wert infolge ungünstiger Konjunktur noch sank, durch Vermittelung von Haller, Söhle & Co. eifrig betrieben; sie lagen inzwischen unter Aufsicht ihrer Kapitäne in Hamburg in Winterlage. Die Kapitäne wurden, sobald sich ihnen Stellung anderweit bot, entlassen. Am 23. März 1850

Digitized by Google

wurde „Kronprinz von Preußen" für 31 500 Mark Banko an die Makler Knöhr & Burchhard verkauft, am gleichen Tage ging eine Aufforderung der Marineabteilung des Kriegsministeriums ein, eine genaue Nachweisung des Inventars des Fregattschiffes „Merkur" zum Abschlusse des Verkaufsvertrages einzusenden. Wie diese Sinnesänderung des Kriegsministers zustande gekommen ist, verraten die Seehandlungsakten nicht.

Jedenfalls ging es nun schnell voran, Kommodore Schröder hatte das Schiff selbst in Hamburg besichtigt mit dem Kapitän Donner, der nach Blochs Ansicht, der selbst der Besichtigung beiwohnte, den Kommodore ungünstig beeinflußt habe, da er als Holsteiner ein Vorurteil gegen dessen Bauart habe. „Das Schiff darf aber, so schreibt Bloch an den Geheimen Oberfinanzrat Wentzel, selbst mit Rücksicht auf die Opfer, deren sich die Seehandlung bei einem Verkaufe an die Kgl. Marine unterziehen müßte, nicht für 30 000 Thaler verkauft werden. . . Wir sind daher nicht ermächtigt das . . . vom Kgl. Kriegsministerium ersetzte Gebot anzunehmen." Doch sollte Wentzel Vortrag beim Finanzminister halten, damit die Seehandlung nicht grundsätzlich ablehnend erscheine. Die Verhandlungen schritten rasch voran, schon am 26. März übersandte die Marineabteilung des Allgemeinen Kriegsdepartements zwei Ausfertigungen des Kaufvertrages an die Seehandlung, der bestimmte, daß das Fregattschiff „Merkur" mit seinem gesamten Inventar für den Preis von 36 000 Talern zum uneingeschränkten Eigentum der Königlichen Marine seitens der Seehandlung an den Militärfiskus, vertreten durch das Allgemeine Kriegsdepartement des Kriegsministeriums, verkauft wird. Die Kaufsumme soll in Raten erlegt werden: 12 000 Taler gleich nach erfolgter Übernahme des Schiffes, der Rest spätestens innerhalb dreier Jahre in Summen von 8000 Talern, doch soll dem Kriegsministerium die Restzahlung in größeren Summen oder zu früheren Zeitpunkten freistehen. Die Seehandlung verpflichtet sich gegen Kostenerstattung außer den zum Schiffe gehörigen 20 Last Eisenballast, noch 60 Last zu liefern und nach Vollziehung des Vertrages die Überführung des Schiffes nach Stettin zur Abnahme durch eine vom Allgemeinen Kriegsdepartement zu ernennende Marinekommission in möglichst kurzer Frist auf ihre Kosten zu bewirken. Der Vertrag wurde seitens des Allgemeinen Kriegsdepartements von Hauptmann Gepperts, seitens der Seehandlung von Assessor Scheidtmann gezeichnet und von beiden Behörden am 6. April genehmigt. Die Überführung des „Merkur", zu deren schleunigster Ingangsetzung die Seehandlung schon am 30. März die erforderlichen Anweisungen, auch wegen der Versicherung, nach Hamburg gegeben hatte, verzögerte sich durch die Unmöglichkeit, dort Matrosen selbst gegen um mehrere Taler erhöhte Heuer für diese kurze Reise anzuheuern. Des-

Digitized by Google

gleichen erwies sich die Beschaffung der Ballasteisen in Hamburg untunlich, das Schiff wurde deshalb dort mit Sand geballastet und die Ballasteisen in $^1/_2$ und 1 Zentnerstücken nach Zeichnung der Marineabteilung in Berlin angefertigt und zu Wasser nach Stettin gesandt. Auf Bitte der Seehandlung ordnete das Allgemeine Militärdepartement unterm 12. April an, daß das Königliche Marinekommando in Stettin sofort 15 der zuverlässigsten Matrosen unter einem Unteroffizier mit der Eisenbahn nach Hamburg senden solle. „Es können aber zu diesem Kommando die Matrosen ebensowenig wie event. der Unteroffizier Königliche Uniformsstücke tragen, sondern müssen in ihren Civilkleidern abgeschickt und deshalb auch mit den etwa nöthigen Polizeipässen, worin sie aber nur als gewöhnliche Matrosen zu bezeichnen sind, da sie sich nirgends für Matrosen der Königlichen Marine angeben sollen, versehen werden. Bei ihrer Ankunft in Hamburg haben sie sich unverweilt bei dem Kapitän des Schiffes C. Jachtmann, an den sie schriftlich zu weisen sind, zu wenden, und von diesem Augenblicke an dessen Befehlen unterzuordnen." Der Unteroffizier sollte entweder mit der Bahn oder als Fahrgast ohne irgend ein Kommando mit „Merkur" nach Stettin zurückkehren. Man liest zwischen den Zeilen, welche Schwierigkeiten im Kriegsministerium zu überwinden waren, um diese bürgerliche Unternehmung, zu der Soldaten befehligt wurden, in ein passendes Gewand zu kleiden.

Die Kosten einschließlich der Schiffsverpflegung aber ausschließlich der Löhnung sollte die Seehandlung tragen, von der auch den Mannschaften nach zurückgelegter Reise eine Belohnung gewährt werden wird, „sofern dieselben durch ihre Führung auf dem Schiffe sich einer solchen würdig gezeigt haben, was ihnen vorläufig schon zur Nachachtung mitgeteilt werden kann."

Am 27. April konnte die Seehandlung dann der Marineabteilung anzeigen, daß „Merkur" am 25. morgens 7 Uhr in See gegangen sei, nachdem ihn das an Bord fehlende, vom Marinekommando nachgesandte Kojenzeug noch erreicht hatte. Die Leute hatten je ein Paar wollene Strümpfe, neue Stiefel und Drillichhosen aus den Königlichen Kammerbeständen erhalten, die dann später als verbraucht oder mit einmonatigem Tragepreis der Seehandlung in Rechnung gestellt wurden.

Am 4. Mai begann in Stettin die Übernahme von Schiff und Inventar durch die auf Befehl des Kommodore Schröder aus dem Major und Direktor des Marinedepots und Kommandeur des Marinierkorps, Gaede, dem Auxiliaroffizier Rose und dem Leutnant und Unterzahlmeister Wentzel zusammengesetzte Kommission, in die später noch Leutnant zur See von Pirch trat, von Kapitän Jachtmann. Es ergaben sich nur kleine Unstimmigkeiten; die Waffen waren vollständig verrostet, die leichten

Digitized by Google

Geschütze unbrauchbar, das Pulver feucht und die Kugeln wurden erst unter dem Sandballast, dessen kostenlose Löschung in ihre Schiffe zwei Kapitäne übernahmen, mit den 600 Stück Ballasteisen gefunden. 15 Matratzen nebst Kissen, „welche mit baumwollenen Bezügen versehen und daher für die Marine eigentlich keinen Werth haben" und 15 wollene Decken wurden vom Depot mit Genehmigung der Marineabteilung für 30 Taler von Kapitän Jachtmann angekauft. Am 16. Mai konnte die Übergabeverhandlung abgeschlossen und von Major Gaede, Marineleutnant von Pirch, Marineleutnant zweiter Klasse Kuhn, Unterzahlmeister Wentzel und Kapitän Jachtmann unterzeichnet werden. Die Seehandlung beglich die Kostenrechnung des Marinekommandos mit 138 Talern 8 Sgr. 10 Pfg. und das Allgemeine Kriegsdepartement wies am 2. Juni die Anzahlung von 12 000 Talern und die Kosten der gelieferten Ballasteisen mit 5962 Talern 16 Sgr. bei der Königlichen Generalmilitärkasse und dem Marinedepot in Stettin an. Am 18. November 1851, 7. Oktober 1852, 6. Oktober 1853 folgten dann die weiteren Zahlungen von je 8000 Talern.

So war die Seehandlung zu verhältnismäßig günstigem Preise eines Schiffes ledig und die junge preußische Marine hatte einen erwünschten Zuwachs an einem tüchtigen, festgebauten Schiffe und guten Segler erhalten, der ihr manche Dienste als Übungs- und Transportschiff leistete. Schon 1850 machte „Merkur" als Schiffsjungenschulschiff unter Kapitän zur See Donner eine Reise nach Südamerika und St. Helena. Dabei erwies es sich infolge zu starker Ballastung als zu steif und arbeitete im Seegang sehr schwer. Dem Schaden wurde abgeholfen und auch die Takelage verkleinert, wodurch es an Schnelligkeit einbüßte. 1852 begleitete es unter Leutnant zur See erster Klasse Herrmann mit 60 Mann Besatzung als Transportschiff das aus „Gefion" und „Amazone" bestehende Geschwader nach dem La Plata-Strome und Westindien, 1854 in gleicher Eigenschaft „Gefion" und „Danzig" ins Mittelmeer. Danach wurde „Merkur" nur noch in der Ostsee sommers als Schulschiff und winters als Kasernenschiff verwendet, bis er 1861 zum Abwracken verkauft wurde.

Während der Überführung des „Merkur" war auch der Verkauf der Brigg „Elisabeth Louise" für den günstigen Preis von 13 900 Mark Banko in Hamburg an Wm. O'Swald & Co. erfolgt.

So konnte die Seehandlung auf eine Anfrage des Finanzministers vom 2. August 1852, ob ihre Schiffe schon sämtlich außer Fahrt gesetzt seien und sich damit die Aufnahme der Seehandlungsflagge in das im Kriegsministerium bearbeitete Flaggen- und Salutreglement erübrige, antworten, daß die sämtlichen Seeschiffe mit Ausnahme des „Preußischer Adler" bereits verkauft seien, dieser in gemeinschaftlicher Reederei an

Digitized by Google

das Haus Wm. O'Swald & Co. in Hamburg zur Hälfte verkauft sei und noch die Seehandlungsflagge fahre.

Im Jahre 1854 erwarb dann Wm. O'Swald & Co. auch die der Seehandlung noch gehörige halbe Part des Schiffes „Preußischer Adler", so daß die mit Ehren in allen Weltmeeren gefahrene Flagge der Seehandlung vom Wasser verschwand.

Das bisherige abgesonderte Konto des Warengeschäftes der Seehandlung, das auch die Reederei umfaßte, wurde 1852 durch Übernahme auf das Hauptbuch der Seehandlung aufgelöst.

Die Bordings (Lastkähne), an welchen die Seehandlung in Danzig beteiligt war, wurden 1855 für $9^1/_2$ % bis 10 % des Buchwertes verkauft.

Digitized by Google

Schlußwort.

Durch Friedrich den Großen gegründet zur Belebung des preußischen Seehandels, hat die Seehandlung aus dem Seehandel die Mittel geschöpft, um in bedrängter Zeit dem Staate zu Hilfe zu kommen. Durch Friedrich Wilhelm III. jener Aufgabe zurückgegeben, hat sie in zäher Ausdauer unter Rothers weitblickender Leitung den Erzeugnissen des preußischen Gewerbefleißes die überseeischen Märkte geöffnet, der preußischen Flagge eine geachtete Stellung unter den Seemächten verschafft, hat sie die preußische Industrie in den Wettbewerb des Weltmarktes eingeführt, der preußischen Reederei den Weg aus der Enge der heimischen in die Weltmeere gewiesen. Und dennoch ist die Erinnerung an ihre Tätigkeit bis auf den Namen geschwunden, ja soweit, daß kaum der Zehnte weiß, weshalb die Preußische Staatsbank Seehandlung heißt. Wie war das möglich?

Die Erinnerung an die erste Reederei erstarb in dem Zusammenbruch des friderizianischen Staates, das Erlöschen des Gedankens an die zweite Reedereiperiode ist auf mehrere zusammenwirkende Ursachen zurückzuführen. Zunächst war es die Umwälzung, die das Jahr 1848 in den politischen Verhältnissen hervorgebracht hatte. Die Seehandlung ragte als Schöpfung des absoluten Königs, selbst mit absoluter Machtbefugnis ausgestattet, als Wahrzeichen des alten Feudalstaates in den neuen Verfassungsstaat hinein. Und hätte sie noch so große dauernde Verdienste um den Staat gehabt, diese anzuerkennen und ihre Erinnerung zu pflegen stand mit den liberalen Anschauungen in grundsätzlichem Widerspruche. Sie war aber auch als staatliches Geschäftshaus, Fabrikbetrieb, Reederei das Erzeugnis einer überwundenen Wirtschaftsweise, welcher von den mit den liberalen politischen, zur Herrschaft gelangten freien wirtschaftlichen Ansichten jede Berechtigung abgesprochen wurde. Die Industrie hatte ebensowenig Veranlassung, des lästigen Mahners zu zeitgemäßer Umgestaltung und höherer Leistung zu gedenken, wie der Handel des endlich zur Strecke gebrachten Konkurrenten Gedächtnis zu pflegen. Die Reederei der Seehandlung hatte sich ja unter dem Zwange der Verhältnisse sozusagen außer Sicht der preußischen Reederei abgespielt und daher deren Kreise nicht unmittelbar gestört, wohl aber auch hier durch Drängen nach Zusammenschluß, Annahme einer wirtschaftlicheren Betriebsweise, zeitgemäßer Schiffe am Althergebrachten gerüttelt. Hatte das Seemannsauge sich an den schneidigen Seehandlungsschiffen erfreut, der Reeder sah in

Digitized by Google

den scharfen Linien, die den Schiffbauer zur Nachahmung reizten, nur die Verminderung des Frachtraumes, die für ihn höheres Anlagekapital und geringere Verzinsung bedeutete. So hatte auch die Reederei keinen Anlaß, das Andenken der Seehandlung zu überliefern. Die einzigen, die es taten, waren wohl die alten Seebären, die an langen Winterabenden im pommerschen Küstendorfe ihr Garn spannen und der lauschenden Jugend von stürmischen Fahrten mit dichtgerefften Segeln ums Kap Horn, von St. Elmsfeuer, Begegnungen mit Seeräubern, schneidigem Wettsegeln mit amerikanischen Teeschiffen vom fernen China ums Kap der Guten Hoffnung der feinen Seehandlungsschiffe erzählten und den Nachwuchs reizten, es den Alten gleichzutun, hinaus aus der landumhegten Ostsee ins freie Weltmeer. Aber Waterkant und Binnenland lagen damals weit, weit voneinand'; so erstarb die Kunde von der Seehandlung und ihren stolzen Schiffen!

Und es konnte ersterben, wie die Seehandlung selbst in ihrer ursprünglichen Bedeutung vom Schauplatz abtreten konnte, denn die wirtschaftliche Lage Preußens hatte sich wesentlich gebessert. Durch das Fallen der inneren Zollschranken, durch die Einigung fast ganz Deutschlands zu einem Wirtschaftsgebiete, seit Gründung des Zollvereins im Jahre 1832, hatten sich Handel, Verkehr, Gewerbe gehoben, der Industrie war im Inlande ein neues Absatzgebiet erschlossen, auch die Reederei hob sich seit 1837. Brachten die deutsch-dänischen Kriegsjahre 1849/50 Dank der deutschen Ohnmacht zur See auch Rückschläge, so traten diese gegenüber dem großen Fortschritte zurück, den infolge Aufhebung der englischen Navigationsakte und der Ermäßigung der englischen Kornzölle die preußische Reederei gemacht hatte. Zwar wagte sie noch immer nicht sich um die Kaps, einzelne Ausnahmen abgerechnet, aber die Fahrten nach Nordamerika nahmen seit 1850 zu, die Fahrt nach dem Mittelländischen und dem Schwarzen Meere wurde aufgenommen, der Innenmarkt erstarkte, das Binnenland wurde aufnahmefähiger und das sechste Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, in dem auch die jahrhundertlange Fessel des Sundzolls fiel, war das glücklichste der preußischen Reederei. Ihr Schiffsbestand wuchs auf 252 400 Registertonnen mit 10 200 Mann Besatzung von 194 000 Registertonnen und 8300 Mannschaften.

Was wunder, wenn darüber auch in den nächstbeteiligten Kreisen die Unternehmungen der Seehandlung zur Emporbringung des preußischen Handels zur See vergessen wurden, die in einer Zeit wirtschaftlichen Tiefstandes, fast völliger Abkehr Preußens von der See getreu der ihr gestellten Aufgabe gewirkt hatte im Geiste des Wortes unseres Kaisers Wilhelm II.: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser."

Digitized by Google

Anlagen.

Anlage 1.

(Stempel 1 Thaler.)

Geh. Staatsarchiv zu Berlin R 109 XII 28.

Des Allerdurchlauchtigsten Großmächtigsten Fürsten und Herrn Herrn Friederichs Königs in Preußen, Marggraff zu Brandenburg etc. etc. pp. Unseres allergnädigsten Königes und Herrn! zu Dero Licent-Kammer in Pommern verordnete Ober Licent Inspector, Inspector und Controlleur, thun Kund und fügen hiermit jedermänniglich denen daran gelegen zu wißen, was maßen für uns auf der Königlichen Licent-Kammer erschienen der Königlich Preußische Pensionaire Ingenieur, und Schiffs-Baumeister Herr Louis Quantin, und mit entblößten Haupte und aufgehobenen Fingern einen körperlichen Eyd geschworen, daß er in dem itztlauffenden 1770 Jahre, auf ordre und für Rechnung des Königlich Preußischen bey dem hohen General, Ober Licent, Krieges- und Domainen-Directorio bestellten Geheimen Ober-Finantz Krieges- und Domainen Rath Herrn Peter Nicolaus Constantin Delattre, von Keyl auf ganz neu erbauet habe ein Zweydeckiges Fregatt- und Transport-Schiff Duc de Bevern, genandt, ohngefähr 350 Lasten groß, welches der Capitain Herr Carl Stephanus Delattre commandiret, solches sey lang auf dem Keyl 174 Fuß $5^1/_4$ Zoll lang über die Stäbe 134 Fuß 1 Zoll, breit ins Bergholz 37 Fuß 7 Zoll, Hohl oder Tief 17 Fuß $7^1/_2$ Zoll, die Höhe zwischen denen Decken 5 Fuß $10^1/_2$ Zoll, alles nach holländischem Maaße gerechnet. Wen nun gedachter Reeder und Eigenthümer dieser Fregatte, der Königlich Preusische Geheime Ober Finantz-Krieges- und Domainen-Rath Herr Delattre, um ein glaubhaftes Attestum hierüber bei uns angesuchet; So haben wir Ihm solches hierdurch unter unsrer Eigenhändigen Unterschrift, und beygedruckten Königlichen Licent-Insiegel ertheilen anbey einen jeden nach Standes Gebühr ersuchen wollen, dasselbe völligen Glauben beyzumessen, und obbemeldetes Fregatt Schiff aller competirenden Rechte und Freyheiten deren in den Königlich Preußischen Landen für Rechnung

Digitized by Google

Preußischer Bürger und Unterthanen erbauten Schiffe genießen zu lassen. Gegeben zu Alten Stettin im Königlich Preußischen Pommern den 18. Junius des Ein Tausend Sieben Hundert und Siebenzigsten Jahres.

gez. Uding. (Siegel.) gez. Eitter.

Anlage 2.

Geh. Staatsarchiv zu Berlin R 109 XII, 29.

Des allerdurchlauchtigsten großmächtigsten Fürsten und Herrn Friedrichs Königs in Preußen, u. s. w. zu Dero Licens Kammer in Pommern verwendte Ober Licens Inspector und Controlleur. Thun Kund und fügen hiermit jedermänniglich denen daran gelegen zuwißen, was maßen für Uns auf der Königlichen Licent Kammer erschienen der Ehrbare Schiffszimmermann Meister Michael Nuske, und mit entblößtem Haupte und aufgehobenen Fingern einen körperlichen Eyd geschworen, daß er in dem itztlaufenden 1772 ten Jahre auf Ordre und für Rechnung des Königlich Preußischen bei dem hohen General-Directorio bestellten Geheimten Ober-Finantz-Krieges und Domainen-Rath Herrn Peter Nicolaus Constantin Delattre hieselbst von Keyl auf gantz neu erbaut habe ein Gallias Schiff Fortuna genandt, ohngefähr 60 Lasten groß, welches der hiesige Bürger Capitain Carl Bianki führet, solches sey lang auf dem Keyl 33 Ellen, über Stewing 74 Fuß, Breit ins Berckholz 23 Fuß 5 Zoll, Hohl oder Tief 8 Fuß, alles nach Holländischer Maaße gerechnet. Wenn nun gedachter Reeder und Eigentümer dieses Schiffes, der u. s. w. Delattre umb ein glaubhaftes Attestum hierüber bey uns angesuchet, So haben wir Ihnen solches hierdurch unter Unserer Eigenhändigen Unterschrift und beygedruckten Königlichen Licens-Siegel ertheilen, anbey einem jeden nach Standes Gebühr ersuchen wollen dasselbe völligen Glauben beyzumessen, und obbemeldetes Gallias Schiff Fortuna genandt, aller Competirende Rechte und Freyheiten derer in den Königlich Preußischen Landen für Rechnung Preußischer Bürger und Unterthanen erbaueten Schiffe, genießen zu lassen. Gegeben zu Alten Stettin im Königlich Preußischen Pommern den 8 ten May des Ein Tausend Sieben Hundert Zwey und Siebenzigsten Jahres.

gez. A. F. Uding. Ritter.

(Siegel in Kapsel an blauem Band durch das Pergament des Stempelbogens (1 Thaler) gezogen.)

Digitized by Google

Anlage 3.

Geh. Staatsarchiv zu Berlin R 109 XII, $27^1/_2$

Actum Stettin, den 17. Octbr. 1780.

Da auf heut Terminus zur Uebergabe der für Rechnung der Königl. Seehandlungs-Societet zu Berlin von dem Königl. Schiffs-Bau-Directore Quantin neu erbaueten Galliaße die Schwalbe genannt, an den Schiffer Christoph Bohnenstengel angesetzt worden; so ist zuförderst besagtem Schiffer Christoph Bohnenstengel das Galliaß-Schiff selbst, die Schwalbe genannt, nebst dazu gehörigen Masten, Boogspreet und allen dazu gehörigen Raas, Stengen, Wandten und laufenden Thauwerk in völlig fertigem und tüchtigen Stande, so wie es sich gehöret und gebühret, übergeben worden, um selbiges nach seinem besten Wissen und Gewissen, so wie er es jederzeit vor Gott, der Königl. See-Handlungs-Societet und seinem eigenen Gewissen zu verantworten getrauet in acht zu nehmen, Gott gebe durch lauter glückliche und gewißenhafte Fahrten, das Beste bemeldeter Königl. Seehandlungs Societet zu beobachten, Schaden und Nachtheil aber seinem besten Wißen und Gewißen gemäß von diesem Schiffe abzuwenden.

Außerdem wird bemeldetem Schiffer noch übergeben:

I. An Anker

Ein Pflicht-Anker wieget 300 Pfd.
„ Thau- „ „ 142 „
„ Wurf- „ „ 140 „

II. An Thau Rheinländisch Maß

Ein Anker-Thau	85 Faden lang	8 Zoll dick	
„ „	84 „	„ 7 „	„
Eine Peerlinie	100 „	„ $3^1/_2$ „	„
„ Troße von 36 Garn	100 „	„	
„ „ „ 24 „	70 „	„	
Ein Brogrerp	16 „	„ $4^1/_2$ „	„

III. An Seegel, Bootsmanns- und Cajüts-Guth

Ein groß Segel
„ Stah-Fock
„ Klüfert
„ Besahn
} nebst Kragens um die Masten und Pumpen von Rußisch Tuch

„ Marssegel von Reben-Tuch

Digitized by Google

Ein Jager
„ Bootssegel } von Stolpschen Leinen
Zwei Presenning
Eine weiße Flagge
Zwei blaue Flegel nebst Scheeren

Ein Quartier- ein Halb-Stunden-Glas, zwei Compaße, eine Loot-Linie, eine Handlinie, ein bleyern Loot von 20 Pfd.

Folgt Koch- und Eßgeschirr, Lampen, ein blechernes Feuerzeug und desgl. Brieffutteral, dann Bootsmannsarbeitsgeschirr, Zimmermanns- und Pumpengerät.

Zwei Wasserfässer mit eisernen Bändern von 1 Oxhoft, dazu eine hölzerne Pumpe.

Eine Barcaße mit Mast, Ruder, Seegel und sechs Riemen nebst einem Boots-Haaken.

IV. Zur Reserve

hier sind angeführt: Spieker, Werg, Pech, 1 Tonne Theer, etwas rothe, gelbe und schwartze Farbe.

Das Protokoll ist vom Schiffer unterschrieben und die Unterschrift vom Notar beglaubigt.

Zu der Inventarliste ist zu bemerken, daß Brogrerp vermutlich Bojereep heißen soll. Die Takellage bestand aus Hauptmast mit Marssegel und Großsegel, Bugspriet mit Jager, Klüver und Stagfock und dem Besansmast mit Besan.

Anlage 4.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlg. Soz., Handel spec. Nr. 3 IV, 3.

Bestallung für den Agenten der Seehandlungs-Societät in . . .

In Erwägung . . . . ist es von der Generaldirektion der Seehandlungs-Societät für zweckmäßig erachtet worden, ... einen Agenten zu ernennen, auf dessen Treue und umsichtsvolle Wahrnehmung ihrer dortigen Interesse sie in jeder Hinsicht rechnen könne. Mit Berücksichtigung der . . . Ausführung ihrer Aufträge und als Beweis ihrer Zufriedenheit, ernennt die unterzeichnete Gen. Dir. d. Kgl. Preuß. Shdlg. Soz. hierdurch . . . . zu ihrem Agenten . . . . in Vertrauen, daß derselbe ihr ferner eifrig ergeben bleiben und deren eigenes Interesse sowohl als das allgemeine Handels Interesse Preußens stets bestens wahrnehmen werde. So geschehen Berlin . . . .

Gen. Dirkt.

Digitized by Google

Anlage 5.

Anhang zur Allgemeinen Instruktion für die Führer der Königlich Preußischen Seehandlungsschiffe vom 21. Juli 1845.

Verzeichnis derjenigen Häuser, welche den Führern der Seehandlungsschiffe aufgegeben werden.*)

Amsterdam, Antwerpen, Arendal, Algier, Alicante (Gen. Kons.), Bahia (2), Baltimore (3), Bayonne (Kons.), Bergen (Kons.), Bilbao, Batavia, Bombay, Bordeaux (2, Kons.), Boston (Kons.), Bremen (Kons.), Brest (K), Buenos Ayres (2), Barcelona (K), Cadix, Calcutta, Canton, Cap Haïtien, Charleston (K), Cherbourg (K), Christiania (K), Christiansand, Colombo (2), Cowes (K), Capstadt (K), Cette (K), Dartmouth (K). Deal (K), Dover (K), Drontheim (K), Dünkirchen (K), Helsingöer (Elseneur) (2) (K), Emden (K), Falmouth (K), Gothenburg (K), Genua (K), Hamburg (4), Harlingen, Havanna, Havre de Grace (K), Jamaika, Jersey (K), Kopenhagen, La Guayra (3), Laguna, Leer (K), Lissabon (2) (K), Liverpool (3) (K), London (2) (G K), Lima (2), Livorno (2) (K), Madeira (K), Madras, Malaga (G. K), Manila, Mexiko, Montevideo (K) (2), Marseille (K), St. Martin (Insel Rhé) (K), Messina (K), Nantes (K), New Orleans (K), New York, Neapel, Ostende (K), Odessa, Pernambuco, Philadelphia (2), St. Petersburg (2), Plymouth, Port au Prince, Porto, Ramsgate (K), Rio de Janeiro (2), Rochefort (K), Rotterdam (K), Rouen (K), Singapore (2), Swinemünde, Sevilla (K), Smyrna, Stockton (K), Sunderland (K), Sydney, Texel (K), St. Thomas, Triest (2) (K), Tampico, Valparaiso (2), Vera Cruz (2), Vlissingen (K), Venedig, Yarmouth (K), Portsmouth, Stockholm (K).

*) Die Namen der Häuser sind hier fortgelassen, die Zahl ist in Klammer gegeben. K) bedeutet preußisches Konsulat.

Digitized by Google

Anlage 6.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soz. Handel N 733.

Von der Seehandlung ausgeführtes Leinen.

Von 1822 bis 1843 sind von der Seehandlung in eigenen Schiffen und als Fracht in andern Schiffen Leinen im Werte von Thalern ausgeführt:

1822:	419 980 Thaler	1833:	83 720 Thaler
1823:	305 210 „	1834:	105 350 „
1824:	160 610 „	1835:	135 690 „
1825:	229 100 „	1836:	163 110 „
1826:	197 670 „	1837:	163 310 „
1827:	79 885 „	1838:	219 565 „
1828:	506 505 „	1839:	271 060 „
1829:	322 405 „	1840:	296 080 „
1830:	180 870 „	1841:	211 590 „
1831:	112 350 „	1842:	138 205 „
1832:	242 220 „	1843:	184 235 „
		zusammen:	4 728 720 Thaler

Nach den einzelnen Absatzgebieten von 1837 bis 1841 in Hamburg für die Seehandlung angekauft:

Mexiko	287 700 Thaler
Chile und Peru	112 300 „
Havanna	422 800 „
Haiti	91 000 „
New Orleans	83 400 „
St. Thomas	10 600 „
Columbien	13 400 „
	1 021 200 Thaler

1842 nach Mexiko und St. Thomas für 94 947 Thaler 2 Sgr.

Digitized by Google

Anlage 6a.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soz. Handel N 733.

Warenbestände am 21. Oktober 1843.

In Valparaiso	Eisenwaren,	Leinen	12 300	Thaler
„ Lima	„	„	26 600	„
„ Havanna		„	32 600	„
„ St. Thomas		„	9 800	„
„ Mexiko		„	77 875	„
„ Vera Cruz		„	8 800	„
„ New Orleans		„ Tuch . .	28 550	„
„ Porto Cabello		„	2 250	„
„ Rio de Janeiro		Hutvelpel . . .	20 000	„
„ Haiti		Leinen	6 100	„
			224 875	Thaler
Hamburg Zink 72 100 Thaler, Kaffee 26 000 Thaler			98 100	Thaler
		zusammen	322 975	Thaler

Erwartet wurden mit Schiffen:

1500 Sack Kaffee von Rio	$^1/_2$	Anteil der Ladung	25 000	Thaler
2300 Kist. Zucker von Havanna	$^3/_5$	„ „ „	55 000	„
Ladung Blauholz von Laguna de Terminos . . .			5 500	„
			85 500	Thaler

Anlage 7.

Kontor d. Seehdlg. Soz. zu Stettin Akt. Nr. 217.

Der auf Pergament mit 15 Sgr. Stempel ausgeführte Beilbrief des „Mentor" lautete:

Wir zum Königlich Preußischen Seehandlungsgericht in Stettin verordneten Director und Justiz Räthe thun kund und fügen hiermit zu wissen, daß laut des von dem Senat der freien Hanse Stadt Bremen unterm 15. October 1822 ausgefertigten Attestes das Schiff Mentor, welches drey Masten und zwey Verdecke hat, im Jahre 1817 bey Vegesack für Rechnung des Handlungshauses F. & E. Delius vom Kiel auf neu verzimmert, im Jahre 1822 aber von neuem repariert mit einer neuen Kupferbedeckung belegt und mit einer Gallione versehen worden ist. Dieses Schiff ist

Hamburg Zink 72 100 Thaler, Kaffee 26 000 Thaler 98 100 „

Digitized by Google

nach dem Meßattest des Königl. Haupt Zoll Amts zu Swinemünde vom 4. 8 ten 1824 lang von der äußersten Fuge des Vordersteven bis zur äußersten Fuge des Hintersteven 98 Fuß, tief von der äußeren Fläche des oberen Verdecks bis unter dem Kiel 18 Fuß 5 Zoll, breit, da es am weitesten ist 26 Fuß 6 Zoll u. 225 neue Preuß. Normal Lasten groß. Gleichergestalt ist durch das Ceßions Document vom 5 ten Februar 1825 nachgewiesen, daß jetzt

die Königliche Preußische General Direction der Seehandlungs-Societät zu Berlin

alleinige Eigenthümerin dieses Schiffes ist, welches durch den Schiffs Capitain D. F. Schooff aus Stralsund gefahren wird. Wenn nun vorgedachte Eigenthümerin dieses Schiffes um ein glaubhaftes Zeugniß hierüber gebeten hat, so ertheilen wir solches hierdurch, indem wir zugleich Jeden den es angeht, gebührend ersuchen diesem Schiffe alle Rechte und Freiheiten Preußischer Schiffe angedeihen zu lassen.

Urkundlich unter unserm Siegel u. der verordneten Unterschrift.

Gegeben Stettin den Siebenten März Ein Tausend acht hundert Fünf u. Zwanzig.

gez. Ockel
Director des See- und Handelsgerichts.

(Siegel in blechener Kapsel angehängt.)

Anlage 8.

Geh. Staatsarchiv zu Berlin R. 89 C XXX.

An die Generalordenskommission:

„Ich habe dem Capitaine des Seehandlungs Schiffs Mentor Harmßen und dem Supercargo Oswald als Anerkenntniß der glücklichen Expedition nach Südamerika und China, von welcher sie vor kurzem zurückgekommen sind, das allg. Ehrenzeichen erster Klaße verliehen und beauftrage daher die G O Kommission, diese Decorationen dem Chef der Seehandlung Präsidenten Rother, zur Aushändigung derselben, sofort zu überschicken."

gez. Friedrich Wilhelm.

Digitized by Google

Anlage 9.

Comtoir d. Seehd. Soz. zu Stettin Akt. N 417.

Der Meßbrief des „Kronprinz von Preußen" lautet:

Meßgeld mit Thlr. 12, 27 Sgr. 6 ₰ bezahlt.

Stettin, den 12 ten July 1827.

gez. Wichmann.

Ein halber Thaler Stempel. Nr. 1515.

„Zu wissen sey hiermit Jedermann, dem daran gelegen ist, daß das Schiff genannt Kronprinz von Preußen zu Stettin erbauet, zur Zeit geführt durch Schiffer Christopher Heinrich Wallis aus Stralsund von dazu angestellten Officianten vorschriftsmäßig vermessen worden, und nach seiner Vermessung gefunden:

	Preuß. Maaß Fuß	Zoll
die Länge von der äußern Fuge des Vorderstevens bis zur äußern Fuge des Hinterstevens	86	—
die Tiefe von der äußern Fläche des obern Verdecks (vom Schanddeckel, Potdeck) bis unter dem Kiel .	15	3
die äußere Breite, da wo das Schiff am weitesten ist .	24	—
die äußere Breite, $^1/_{12}$ der Länge von der äußeren Fuge des Vorderstevens entfernt	19	8
die äußere Breite, $^1/_{12}$ der Länge von der äußeren Fuge des Hinterstevens entfernt	20	6
das arithmetische Mittel dieser zwei Endbreiten . .	20	1
Differenz zwischen der größten Breite und diesem arithmetischen Mittel	3	11
Product aus Länge, Breite und Tiefe gleich . . .	31476	—
Aus der Tabelle der zu diesem Schiff gehörige Multiplicator 49		
Aus der Tabelle der zu diesem Schiff gehörige Divisor 204		

Hiernach ergiebt sich die Tragfähigkeit dieses Schiffes

1) zu 155 Lasten à 4000 Berliner Pfund (geschrieben Einhundertfünfundfünfzig Lasten)
2) zu $110^5/_7$ Lasten à 5600 Berliner Pfund (geschrieben Einhundertzehn fünf Siebentel Lasten)

Zur Beglaubigung dessen haben wir gegenwärtiges Attest ausgestellt, um sowohl gerichtlich als außergerichtlich, aller Orten, wo es nöthig ist, davon Gebrauch machen zu können.

So geschehen Stettin, den 7 ten July 1827.

Meß Attest für das Schiff Kronprinz von Preußen (Siegel) Königl. Ober Steuer Inspektor gez. Wenzel.

Digitized by Google

Anlage 9a.

Comtoir d. Seehdlg. Soz. zu Stettin Akt. N 417
Ein halber Thaler Stempel.

„Wir zum Königlichen Preußischen See- und Handelsgericht in Stettin verordnete Direktor und Justizräthe thun kund und fügen hiermit zu wissen, daß vor uns in Person erschienen sind, der Schiffs Zimmermeister Johann Christian Nueske, so wie die Schiffs Zimmergesellen Johann Berndt und Christian Friedrich Vogt, sämmtlich von hier, welche besage gerichtlichen Protocolles vom 12 ten d. Mts. ausgesagt und eidlich versichert haben, daß sie im Auftrage und für Rechnung des hiesigen Comptoirs der Seehandlungs Societät im Jahr 1826/27 hieselbst ein neues Brigg Schiff Kronprinz von Preußen genannt von gutem, gesundem eichenem Holze mit Ausschluß der Decke und Rundhölzer, welche von fichtenem Holze sind zur Seefahrt vollkommen tüchtig, erbaut haben. Dies Schiff ist nach dem Meßattest der hiesigen Königlichen Ober Steuer Inspektion vom 7 ten d. Mts. lang von der äußern Fuge des Vorderstevens bis zur äußeren Fuge des Hinterstevens 86 Fuß, tief von der äußern Fläche des oberen Verdecks bis unter den Kiel 15 Fuß 3 Zoll, breit, da wo das Schiff am weitesten ist, 24 Fuß, und 155 Preußische Normal Lasten oder $110^5/_7$ Commerzlasten, erstere zu 4000, letztere zu 5600 berliner Pfund gerechnet, groß. Gleichergestalt ist uns angezeigt worden, daß die Königlich Preußische Seehandlungs Societät in Berlin alleinige Eigenthümerin des Schiffs ist, und daß solches von dem Schiffer Christopher Heinrich Wallis, von Stralsund gefahren wird. —

Wenn nun vorgedachte Eigenthümerin dieses Schiffs, um ein glaubhaftes Zeugniß hierüber gebeten hat, so ertheilen wir solches hierdurch, indem wir zugleich Jeden, den es angeht, gebührend ersuchen, diesem Schiffe alle die Rechte und Freiheiten angedeihen zu lassen, welche die in den Königlichen Preußischen Staaten für Rechnung Preußischer Bürger erbaueten Schiffe zu genießen haben. —

Urkundlich unter unserm Siegel und der verordneten Unterschrift. —

Gegeben Stettin den drei und zwanzigsten Juli Ein Tausend Achthundert Sieben nud zwanzig.

gez. Ockel
Königl. Geheimer Justiz Rath
und Direktor des See- und
Handels Gerichts.

(Siegel in einer blechernen Kapsel anhängend.)

Nr. 2417.

Digitized by Google

Anlage 10.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlg. Soz. Schiffssachen N 773.

Stempelbogen zu 15 Sgr.

Zu wissen sei hiermit Jedermann, dem daran gelegen ist, daß das Schiff, genannt

Mercur zu Danzig

gebauet, zur Zeit geführet durch Schiffer Meyer aus Danzig von dazu angestellten Beamten vorschriftsmäßig vermessen worden, und nach dieser Vermessung gefunden ist:

	Preuß. Maaß Fuß	Zoll
1) die Länge von Außenkante zu Außenkante der Spannung am Vorder- und Hintersteven	122	—
2) die äußere Breite:		
a) da wo das Schiff in der Höhe der Barkhölzer am weitesten ist	29	2
b) vorne in der Höhe der Barkhölzer, $^1/_{12}$ der Länge von dem vorderen Endpunkte der Letzteren . .	21	6
c) hinten in der Höhe der Barkhölzer, $^1/_{12}$ der Länge von dem hinteren Endpunkte der Letzteren . .	21	11
3) das arithmetische Mittel von den zwei Endbreiten .	21	8
4) Differenz zwischen der größten Breite und diesem arithmetischen Mittel	7	6
5) die Tiefe:		
a) in der Mittelluke von der obern Fläche des Verdecks bis zur Kielspannung	19	5
b) desgleichen in der Vorderluke	20	—
c) desgleichen in der Sturzluke	19	5
6) Hiervon beträgt die durchschnittliche Tiefe . . .	19	7
7) dazu die Dicke des Kiels mit $^1/_3+^1/_8$ von der äußeren Breite, da wo das Schiff am weitesten ist .	1	—
8) Summa der durchschnittlichen Tiefe	20	7
9) die Tiefe durch die Pumpen gemessen	—	—

Produkt aus der Länge, größten Breite und durchschnittlichen Tiefe

a) nach der Ermittelung im unbeladenen Zustande des Schiffs (1, 2 a u. 8) 73 242

b) desgleichen im beladenen Zustande (1, 2 a u. 9) . . . . —

Aus der Tabelle den zu diesem Schiffe gehörigen Multiplicator 45

Aus der Tabelle den zu diesem Schiffe gehörigen Divisor . . 220

Die daraus sich ergebende Lastenzahl à 4000 Berliner Pfund beträgt . . . . . 330 Last

Digitized by Google

drei hundert dreißig Last

wobei bemerkt wird, daß das Schiff bei der Vermessung unbeladen war.

Zur Beglaubigung haben wir gegenwärtiges Attest ausgestellt, um sowohl gerichtlich als außergerichtlich aller Orten wo nöthig davon Gebrauch machen zu können.

So geschehen Danzig den 2 t. August 1847.

Königl. Preuß. Haupt Zoll Amt
(3 Unterschriften)

Meß-Attest
für das Schiff Mercur (Siegel).

Anlage 11.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soz. Schiffssachen N 773.

Seiner Königlichen Majestät von Preussen Friedrich Wilhelm IV. unseres allergnädigsten Königs und Herrn verordnete Direktor und Räthe des Commerz und Admiralitäts Kollegii für Danzig und dessen Territorium bezeugen hiemit, daß der hiesige Schiffsbaumeister Johann Wilhelm Klawitter und die Schiffszimmergesellen Michael Blank und Jacob Heinrich Prohl ausgesagt und beeidigt haben, daß sie im vorigen und diesem Jahre mit noch mehreren Schiffszimmerleuten hieselbst im Auftrage der Königlich Preussischen Seehandlungs-Sozietät ein fregattenartiges Pinkschiff „Mercur" genannt von Grund auf neu auf einem buchenen Kiel aus Eichenholz, bis zur Beladungslinie kupferfest erbaut, dasselbe mit 2 festen Verdecken von Fichtenholz, 3 vollen Masten und einem Bugspriet, 2 Kajüten und einer Sommerkajüte auf dem Oberdeck versehen, dazu gute und tüchtige Baumaterialien von der gehörigen Stärke und Proportion nach der Größe des Schiffs genommen und dieses überhaupt dergestalt eingerichtet haben, daß es zum Transport von Kaufmannsgütern über See wohl geeignet ist.

Ferner bezeugen wir, daß nach den uns vorgelegten Meß Attesten des hiesigen Königlichen Haupt Zoll Amts vom 2. August 1847 das vorbenannte Schiff vermessen worden und nach dieser Vermessung die Länge von Außenkante zu Außenkante der Spannung am Vorder- und Hintersteven 122 Fuß, die äußere Breite, da wo das Schiff in der Höhe der Barkhölzer am weitesten ist, 29 Fuß 2 Zoll, $^1/_{12}$ der Länge von dem vordern Endpunkte der Barkhölzer 21 Fuß 6 Zoll, $^1/_{12}$ der Länge von dem hintern Endpunkte der Barkhölzer 21 Fuß 11 Zoll; die Tiefe von der obern Fläche des Verdecks bis zur Kielspannung in der Mittelluke 19 Fuß 5 Zoll, in der Vorderluke 20 Fuß in der Sturzluke 19 Fuß 5 Zoll nach Preußischem

Digitized by Google

Maaße beträgt, und die Tragfähigkeit des Schiffs 330 Normallast zu 4000 Berliner Pfund oder 236 Kommerzlast zu 5600 Berliner Pfund berechnet ist.

Weil nun die Königlich Preußische Seehandlungs Societät in Berlin, welche die alleinige Eigenthümerin dieses Schiffes ist, hierüber ein beglaubigtes Attest bei uns nachgesucht hat, so ertheilen wir derselben hiermit ein solches, und ersuchen zugleich einen jeden, welchem dieser Beilbrief vorgezeigt werden wird, demselben völligen Glauben beizumessen und dem vorbemeldeten sub Nr 302 in die hiesige National Schiffsrolle eingetragenen Pinkschiffe „Mercur" alle Rechte und Freiheiten angedeihen zu lassen, welche den im Königreiche Preußen und für Rechnung Preußischer Bürger und Unterthanen erbauten Schiffen zustehen.

Danzig, den 16. August 1847.

Königlich Preussisches Commerz und Admiralitäts Collegium

(3 Unterschriften)

Siegel.

Schild mit Preuß. Adler, der auf 2 gekreuzten Ankern mit Kette liegt, darüber Krone. Umschrift Königl. P R. Commerz u. Admiralit: Colleg:)

Beilbrief
für das Pinkschiff
Mercur.

Anlage 12.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soz. Schiffssachen N 828.

Hamburg 1849

Inventarium des kupferfesten und kupferbodenen preußischen, der königl. Seehandlungs-Societät gehörigen Schiffes „Mercur", groß ca. 330 Normal-Lasten mit stehendem und laufenden Tauwerk nebst Rundhölzern.

Masten und Rundhölzer: Masten, große Stängen, Bramstängen, Bugspriet, Blinde Raaen, Unter-Raaen, Mars-Raaen, Bram-Raaen, Royal-Raaen, Leesegelsspieren, drei Gaffeln, Besahnbaum u. Klüverbaum, sowie die zu den Raaen und Stängen gehörigen Scheiben und Blöcke.

Reserve Spieren: je 1 große Raae, Stänge, Marsraae, 3 Bramstängen, 1 unfertige Leesegelspier.

Pumpen und Zubehör: 1 kupferne Stevenpumpe mit messignen Ventilen, eisernem Bock und Micke, 2 große hölzerne Pumpen auf dem Verdeck mit messignen Ringen, je 4 Pumpen-Eimer und -Schuhe, je 1 eiserner Peilstock und Pumpenhaken, 3 Pumpenmicken mit den nötigen Bolzen, 2 eiserne Ständer.

Digitized by Google

Anker und Zubehör: je 1 Anker mit hölzernem Stock von 1877 Pfd. und 1800 Pfd., 1 Anker mit eisernem Stock von 1700 Pfd., je 1 Warpanker mit eisernem Stock von 400 Pfd. und 200 Pfd., je 2 Porteurleinen und Fischhaken, 1 Tonnenboje.

Ankerketten und Kabeltau: das stehende und laufende Tauwerk complet, die Mars- und Bramschoten, Drehreepe, Bramfallen, Backstagen und die Hangen der Unterraaen sind von Ketten, die Racken der letzteren von Eisen.

Ankerketten: 1—100 Faden $1^1/_2$", 1—90 Faden $1^3/_8$", 1 Taukette 90 Faden 1".

Pferdeleinen: 1—120 Faden 7", 1—120 Faden 6", 3 Kettenstopper mit Taustroppen.

Jageleinen: 1—120 Faden 5", 1—120 Faden 4"; 1 Bojreep, 6 Kettenhaken, je 1 kleine Kette zur Kombüse, Bratspill mit eisernen Fallen und Kraftwinde, Mournig mit Schöckel, Ende Kette von 4 Faden.

Reserve Tauwerk: 2 Stänge-Windreeps, 1 Troß.

Segel und Zubehör: je 2 Groß-, Vor-, Kreutz-Marssegel, Besahn-, Topsegel, Vocken, Großsegel, Stagsegel, Klüver, je 1 Groß-, Vor-, Kreutz-, Royl-, Skysegel, 2 Unter-, je 3 Ober- und Bram-, 2 Roylleesegel, 4 Sonnenzelte, 2 Windsäcke, 4 Kapselbezüge, 1 Flaggensack, 9 Buckbänder an den Segeln fest, je 6 Chaloup- und Bramsegel, 4 Persennigs, 2 Korkfender, je 1 großes Marssegel, Sturmbesahn, Sturm-Stagfock, Oberleesegel, Bramleesegel, Chaloup-Sonnensegel.

Steuermannsgut: 1 messignes Kompaßhaus mit 2 Lampen, 2 Kompaße, 1 Loggrolle, 3 Loggläser, 2 Halbstundengläser, 1 Nebelsignalhorn, 1 Sprachrohr, 1 Azimuthcompaß mit Stativ, 1 Patent-Sturmcompaß, 2 Compaße mit transparenten Rosen, 1 Hängecompaß, 1 Marine-Barometer, 1 Chronometer von Heron Nr. 149, je 1 Oktant, künstlicher Horizont, Tomson Lunar Corrector, Fernrohr, Gas-Lampe und -Kruke, 2 Handfesseln.

Karten und Bücher: 110 Stück Seekarten mit den dazu gehörenden Büchern.

Flaggen: Je 1 große preuß. Staats- und Gaffel-, Lotsen- und Namensflagge, Standart mit dem Buchstaben M, weißer Wimpel mit Adler und SS, große preuß. Flagge, Nummerflagge Nr. 2, rot- und weißgestreifte Flagge SS, messigne Signallaterne, Kugellampe, Flaggensack, Standart mit den Namen Princeß Louise, 16 Signalflaggen.

Malergerät: 6 Farbenpinsel, 3 blecherne Oelkruken.

Diverse Geräte: 2 Sturmleitern, Staatstreppe mit Podest, 2 Deckstreppen, je 1 Raumleiter, Glocke mit Schiffsnamen, kleine Glocke über dem Compaß, Stewardsglocke im Windfang, großes, mittel, Hand-Lot

Digitized by Google

mit Leinen, je 2 Lotleinblöcke, Scepterstützen, Vorhängeschlösser, 3 Lukenstangen, 600 Stück Ballasteisen, 300 Centner Ballasteisen in Stücken.

Bootsmannsgut: Die Blöcke des stehenden und laufenden Tauwerks, je 2 Kat-Stängewindreeps-, große Kinnbacksblöcke, 3 kleine Kinnbacks- je 4 drei-, zweischeibige Gien-, zwei einscheibige Taljenblöcke, 2 Derdehandtaljen, je 3 eiserne Schlothölzer zu den Stängen und Bramstängen, je 6 Marlpfriemen und Schraper, Handspaken, je 8 Ballastschaufeln, Gangspillspaken, je 1 Paar Loshaken und Teufelsklauen, Elyer, eiserner Schimanswait, 2 Kuhfüße, 3 Teerpützen.

Kochsgut: je 1 eiserne Kombüse, Feuerzange, Poker, Kratze, Hacker, Holzaxt und -Säge, eiserner Besmer, Fleischgabel, 12 Proviantsäcke, 2 Lampenölkruken.

Kupfer- und Messinggeräte: je 2 kupferne Töpfe mit, Pfannen ohne Deckel, Teekessel, Becken, Kochslampen, eiserne Pfannen, je 1 kleine Pfanne, Wasserpumpe, Fett-, Schaumlöffel, Reibe, Trichter, eiserner verzinnter Kochtopf, Kaffeemühle, -brenner, kupferne verzinnte Kelle, kupferner Wasserkessel, Topf, 3 große eiserne Wasserbehälter.

Fäßer und Holzgeräte: 8 Wassereimer, 3 Kochseimer, 2 kleine Waschwannen, 6 Branntwein- und Essigfässer, 1 Trichter mit kupferner Tülle, je 2 Deck-Fleischfässer, Waschbaljen, je 1 Frischbalje, Butterbütte, Wasserbütte, 6 Bierfäßer, 6 Wasserfäßer.

Zimmermannsgut: Schraubenschlüssel, je 1 Schleifstein mit Wrange, Pechtopf von Kupfer, Maker, Handbeil.

Kajütsgut: je 1 eicherner Tisch, mahagoni Tisch mit Einlege-Blättern, Sopha, Pritsche im Steerage, kleiner Leuchter, messigne Lampe, Lichtscheere, Feger, Plat de Menage, Suppenterrine, Müllschaufel, Teetopf, je 2 Sessel, Hornlaternen, kleine Tische, Verdeck-Banken, messigne Tischleuchter, 8 Feldstühle, 12 neusilberne Löffel, 6 desgl. Teelöffel, 6 Tischtücher und 12 Servietten, je 6 Weingläser, Teller, Taßen.

Böte und Zubehör: je 1 großes Boot 24' lang mit Ruder, Masten, Bugspriet, Ruderpinne, 6 Riemen, Chaloupe 21' mit desgl. und 4 Riemen, Gieg 23' mit Ruder, Pinne, 4 Riemen, 2 Sonnensegelsstützen, 3 Bootshaken, 1 eiserner Leuwagen, 4 eiserne Quarterdavids mit 8 zweischeibigen Blöcken, 2 Oesfässer.

Medizin und Chirurgie: 1 vollständige Medizinkiste mit den nöthigen Instrumenten.

Waffen und Munition: sechs sechspfündige Caronaden, komplet, je 140 Kugeln und Kartätschen, etwa 80 gefüllte Kartuchen, 18 Gewehre, 30 Pistolen, 3 Donnerbüchsen, 20 Säbel, 15 Enterpiken, 2 Kisten mit Pistolenpatronen, 1 Faß mit losem Pulver.

Digitized by Google

Anlage 13.

Minist. f. Handel u. Gewerbe. Akt. C Abt. XVII Fach 4 N 17 v. 1.

Auf Ihren gemeinsamen Bericht vom 28 sten July d. Js. genehmige Ich, daß die Schiffe der Seehandlung in ihrer Flagge den preußischen Adler im weißen Felde, nach der zurückerfolgenden Zeichnung, jedoch mit Weglaßung des schwarzen senkrechten Streifen am Flaggenstocke, und jenseit der Linie, einen Wimpel nach Ihrem Vorschlage führen. Uebrigens habe ich nichts dagegen, daß die Flagge nur nach und nach, wie das Bedürfniß es erfordert, in Gebrauch gesetzt werde. Berlin, den 24 sten September 1834.

gez. Friedrich Wilhelm.

An die Minister der Finanzen,
der auswärtigen Angelegenheiten
und des Krieges.

Anlage 14.

Akt. d. Kont. d. Seehdlgs. Soz. zu Stettin N 604.

Preußische Musterrolle, wie sie um 1825 in Stettin gebräuchlich war.

Zu wissen, daß vor der hiesigen Königl. Schiffahrts-Commission unter heutigem Dato zwischen dem Schiffs-Capitain ..... Führer des Schiffes ..... zugehörig und nachbenannten Schiffsleuten folgender Heuer-Contract und resp. Musterrolle verabredet und geschlossen worden.

Es verbindet sich die unterschriebene Schiffsbesatzung mit dem Schiffs-Capitän ..... von hier nach ..... und auch weiter wohin derselbe zu fahren für gut findet, zu seegeln, das Schiff an Ort und Stelle wo es abgegangen, wieder zurückzubringen, ihre Geschäfte ohne Streit und Murren zu verrichten, dem Capitain oder seinem Stellvertreter ohne Widerrede gehorsam zu sein, die Ladung oder Ballast einnehmen und löschen zu helfen, die Güter mit Leichter-Fahrzeugen von und an's Land zu bringen, und überhaupt alle Anordnungen des Schiffs-Capitains pünktlich zu befolgen.

Sollte das Schiff auf der Rückreise seine Bestimmung auf einen andern Hafen der Ost- oder Nordsee erhalten und von dort wiederum eine oder mehrere Reisen antreten: so können die Schiffsleute unter keinerlei Vorwand vor Ablauf eines Jahres nach der Ankunft in einem Preußischen

Digitized by Google

Hafen ihre Entlassung verlangen und sind viel mehr verpflichtet während dieser Zeit, für die festgesetzte Heuer, im Schiffsdienst zu bleiben, bis das Schiff in den hiesigen Hafen oder nach Stettin zurückgekehrt ist.

Sollte es sich auch zutragen, daß nach Gottes Verhängniß, dieses Schiff auf der Reise leck würde, oder sonst Schaden litte: so verpflichtet sich die Mannschaft vereint alle Hülfe zu leisten, die nur irgend in ihren Kräften stehet, und sich bei Verlust der Heuer und sonstigen Bestrafung, unter keinerlei Vorwand, von dem Schiffe zu entfernen.

Ferner versprechen die Schiffsleute, ohne Erlaubnis des Schiffs-Capitains oder seines Stellvertreters, überhaupt nicht vom Bord zu gehen oder zu fahren, noch des Nachts vom Schiffe abwesend zu sein, sich nicht zu betrinken, auch Zänkereien oder gar Schlägereien, bei gesetzlicher Strafe, durchaus zu vermeiden.

Ohne Vorwissen des Schiffs-Capitains dürfen die Schiffsleute sich nicht unterstehen irgend eine Waare im Inn- oder Auslande an oder von Bord zu bringen, und in ein fremdes Land einzuschwärzen, weshalb dem Schiffs-Capitain die strengste Aufsicht und Controlle darüber zur Pflicht gemacht wird. Derjenige Schiffsmann aber, welcher durch Einbringen von dergleichen Waaren in das Schiff, dem Rheder Schaden zufügt, hat außer der ihm obliegenden Verbindlichkeit zum Schadenersatz, den Verlust einer monatlichen Heuer, zu Gunsten für die Schiffs-Armen, auch für den Fall zu gewärtigen, wenngleich durch sein verbotwidriges Einbringen von solchen Waaren in das Schiff, überall kein Schade für die Rhederey entstanden sein sollte.

Endlich versprechen die Schiffsleute, ohne Erlaubniß des Schiffs-Capitains keinen Fremden den Zutritt am Bord zu gestatten, sich auch, wenn nichts besonderes deswegen verabredet ist, mit der hier vorschußweise erhaltenen Heuer zu begnügen, und den Rest der verdienten Heuer erst nach glücklich erfolgter Nachhausekunft zu erwarten. Sollte aber der Schiffs-Capitain nach Ablauf der ersten Reise eine zweite Fracht schließen und Ladung einnehmen, alsdann ist er verbunden, demjenigen, der es verlangt, die Hälfte der bisher verdienten vollständigen Heuer zu bezahlen.

An Heuer erhält die Schiffsmannschaft für den Monat in Preuß. Courant:

folgt Anführung nach Name, Stellung, Ort, Betrag.

Diese Monats-Heuer nimmt mit dem ..... ihren Anfang und bekennt die Schiffsmannschaft den Betrag für .....Monat erhalten zu haben.

Dagegen verspricht der Schiffs-Capitain seine Schiffsleute auf der ganzen Reise mit Speise und Trank nach dem Speise-Reglement d. d.

Digitized by Google

Berlin den 26. September 1787 gehörig zu verpflegen, wonach erhalten sollen:

Am Sonntag, Dienstag und Donnerstag zum Frühstück Grütze, zum Mittag und Abendbrod Fleisch und Erbsen.

Am Montag, Mittwoch, Freitag und Sonnabend zum Frühstück Erbsen, zum Mittag Grütze und Stockfisch, und zwar wird zum letzteren braune Butter zum Eintunken gegeben, zum Abend Grütze und Stockfisch, welcher mit Butter, Pfeffer und Zwiebeln zurecht gemacht wird. Außerdem muß dem Mann auf die Woche 6 Pfd. hart Brod und an Bier, täglich im Sommer $1^1/_2$ Quart und im Winter 1 Quart verabreicht werden und wird übrigens, wenn sie Fleisch bekommen, auf den Mann 1 Pfd. Rindfleisch oder $^3/_4$ Pfd. Schweinefleisch oder $^1/_2$ Pfd. Speck gegeben, wenn sie sich aber das Essen selbst bereiten, erhält jeder wöchentlich 1 Pfd. Butter, so wie in dem Fall, daß kein Stockfisch am Bord des Schiffes vorhanden ist, am Montag, Mittwoch, Freitag und Sonnabend, der Schiffsmannschaft Fleisch und Zugemüse verabreicht werden muß.

An Brandtwein erhält jeder Schiffsmann alle Morgen $^1/_{20}$ Quart auch wird demselben beim Laden oder Löschen und bei üblem und schweren Wetter nach Gutfinden des Schiffs-Capitains, Brandtwein gegeben.

Sobald aber das Schiff am Ort seiner Bestimmung ankömmt, oder während der Reise irgendwo einzulaufen genöthiget ist, muß das Schiffsvolk mit frischem Fleisch und frischen Fischen, auch nach der Verschiedenheit der Jahreszeiten, insofern solches zu billigen Preisen zu haben ist, mit Gartengewächsen zu ihrer Erfrischung, die Woche wenigstens dreimal, gespeist werden.

Sollte aber Jemand am Bord krank werden, so ist der Schiffs-Capitain verbunden, sich der Kranken gewissenhaft anzunehmen, und für ihn schickliche Speisen besonders bereiten zu lassen, so wie es die Umstände und die christliche Liebe erfordern.

Der Steuermann und der Untersteuermann essen mit dem Schiffs-Capitain in der Cajüte.

Wenn während der Reise kein Bier vorhanden ist, so erhalten die Schiffsleute zur Löschung ihres Durstes, des Tages Theewasser, und in Frankreich, Spanien und Portugal, am Sonntage, Dienstage und Donnerstage eine halbe Bouteille Wein ein jeder, an den übrigen Tagen Theewasser.

Da jedoch obige Portionen nur zum Sattwerden bestimmt sind, so kann die Schiffsmannschaft dasjenige, was einer oder andere von den ihm zugeteilten Portionen nicht verzehret, keineswegs als ihr Eigentum betrachten, sondern es fällt solches dem allgemeinen Schiffs-Proviant zurück, und keiner ist befugt etwas davon zu verkaufen oder vom Bord zu nehmen.

Digitized by Google

Falls das Schiff auf seinen Reisen in einem aus- oder einländischen Hafen Winterlage zu halten genöthigt sein sollte: so erhalten die Schiffsleute die festgesetzte Heuer, in einem Hafen der Ostsee, auf drei Monat, und in einem Hafen der Nordsee, auf zwei Monat nur zur Hälfte, bei freier Kost, sie sind jedoch verpflichtet, sowohl an der Takellage zu arbeiten, als auch sonst alle vom Schiffs-Capitain oder dessen Stellvertreter als nöthig erachteten Geschäfte am Schiffe zu verrichten.

Sollte das Schiff in einem andern einheimischen oder fremden Hafen bleiben und die Schiffsbesatzung abgedankt werden: so muß selbige mit ihren Effecten an den Heuerplatz zurück geliefert werden, oder der Schiffs-Capitain sich mit ihnen wegen eines der Entfernung angemessenen Reisegeldes vereinigen.

Alle übrigen in dieser Musterrolle nicht genannten Gegenstände, sollen nach den bestehenden Seerechten und Gebräuchen regulirt werden.

Vorstehenden Heuer-Contract und resp. Musterrolle, haben beide Theile, nach erfolgter Verlesung und Genehmigung, eingenhändig vollzogen, wie folgt:

Unterschriften

und ist derselbe hierauf in beglaubigter Form unter unserer Unterschrift und Siegel ausgefertigt.

So geschehen Swinemünde, den

Königl. Preuß. Schiffahrts-Commission.

(Siegel.) (Unterschrift.)

Anlage 15.

Akt. d. Kont. d. Seehdlgs. Soz. zu Stettin N 604.

Hamburger Musterrolle aus dem Jahre 1828 von „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" benutzt.

1. verpflichten sich die Leute zur Reise bis Heimkehr nach Hamburg.

2. Geloben sie 24 Stunden nach Aufforderung sich einzuschiffen, dem Kapitän, seinem Stellvertreter und den Offizieren zu gehorsamen, sich nüchtern, ordentlich, friedfertig und wie ehrlichen Schiffsleuten gebührt, zu betragen, das Schiff selbst zu laden, zu löschen, auch andere daran zu verrichtende Arbeiten und überhaupt Alles, was zum Besten des Schiffes und der Ladung gereichen kann, unweigerlich zu tun, bei Verlust einer Monatsheuer an den Wasserschout. (Vorstand des Seemannsamtes. D. V.)

Digitized by Google

3. Die Heuer läuft von Musterung bis Abmusterung, zwei Monat Vorschuß werden gewährt.

4. Im Hafen und bei Neumühlen soll nachts 1 Oberoffizier und $^1/_2$ Mannschaft, wenn nötig die ganze an Bord sein, nach 8 Uhr Feuer u. Licht in Combüse und Schiff aus sein.

5. Ohne Erlaubnis des Kapitäns oder ersten Offiziers darf niemand von Bord gehen bei 6 Mark Banko Strafe.

6. Tabak über eigenen Bedarf und Konterbande an Bord zu nehmen ist verboten, sollte durch Zuwiderhandeln Schiff u. Ladung in Anspruch genommen werden, hat der Übertreter Leibesstrafe zu erwarten.

7. Auf der Reise darf kein Geld bei 6 Mark Banko Strafe gefordert werden.

8. Desgleichen soll niemand das Schiff verlaufen, noch Entlassung fordern bei Verlust der Heuer u. sonstiger Ahndung.

9. soll Niemand seine Kiste oder sonstige Sachen ohne Besichtigung durch den Kapitän oder 1. Offizier von Bord bringen.

10. soll ohne deren Vorwissen kein Jollenführer, noch sonst jemand, der nichts am Schiffe zu tun hat, an Bord gelassen werden.

11. Verpflichten wir uns, Schiff und Gut gegen alle Gewalt und Anfälle der Feinde nach Vermögen zu beschirmen, bei einem zu befürchtenden Schiffbruche ohne Consens des Capitains das Schiff, und überhaupt den Capitain in keiner Noth zu verlassen, wie ehrliebenden Offizieren u. Matrosen gebührt. Zuwiderhandlung hat Verlust der gesamten Heuer und Bestrafung zur Folge. Wer Schaden oder Verwundungen bei Verteidigung des Schiffs und Guts erleidet, soll auf Schiffskosten geheilt und wenn er Erwerbsunfähig geworden sein sollte in hiesigen Armen-Häusern auf sein Begehren Zeitlebens verpflegt werden.

12. Alles übrige soll nach dem Reglement des Wasserschouts und der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk bestimmt, und die Uebertreter darnach und nach dem hiesigen und gemeinen Rechten bestraft werden.

13. Die verhängten Strafen sollen dem Wasserschout geliefert werden.

Digitized by Google

Anlage 16.

Akt. d. Kont. d. Seehdlgs. Soc. z. Stettin N 417.

Als Beispiel wie eingehend sich die von den Kapitänen nach Beendigung der Reise vorzulegenden Conduitenlisten über Charakter, Führung und Leistungen der Besatzung aussprachen, sei die in den Akten des Comptoir der Seehdlgs. Soc. zu Stettin betr. den Neubau des eigenen Briggschiffes genannt Kronprinz von Preußen 14. 500 erhaltene mitgeteilt:

Conduiten-Liste

der Preußischen Unterthanen von der Besatzung des Königl. Preuß. Seehandlungs-Societäts-Schiffes „Kronprintz von Preußen", welche die Reise von Stettin nach Bordeaux, und zurück nach Hamburg mitgemacht hat,

Nr.	Carge	Vor- und Zuname	Geburts- u. Wohnort	
1	Ober-Steuermann	C. R.	Stralsund	hat sich während der Reise sehr gut, und mustern betragen. Hinsichtlich seinen Fähigkeiten ziemlich vollkommen; um aber noch besser aufzutreten, muß derselbe noch mehr Aufmerksamkeit für sein Fach beweisen.
2	Unter-Steuermann	C. S.	Anclam	hat sich während der Reise ganz gut aufgeführt. Im Theoretischen ziemlich vorgerückt; in der Praktick fehlt demselben aber noch viel, dazu hört er nicht gut: dahero meines Erachtens zu einen tüchtigen Seemann unbrauchbar.
3	Zimmermann	F. S.	Schwinemünde	hat sich immer still und gut betragen, aber als praktischer Seemann nicht zu empfehlen.
4	Koch	A. B.	Neu-Warp	zum Koch gantz untauglich; sein Betragen sehr mittelmäßig.
5	Matrose	J. W.	Stralsund	hat sich insoweit als ein thätiger und nüchterner Arbeiter und guter Seemann

Digitized by Google

			betragen, außer bey Vorfällen etwas vorlaut, welches ihm aber zu entschuldigen seyn dürfte da er wahrscheinlich bei Capitains gefahren die ihm solches erlaubt haben.
6 Matrose	J. B.	Stralsund	hat sich treu und arbeitsam betragen; um für die Folge aber als tüchtiger Seemann aufzutreten, ist derselbe in vielen Sachen noch nicht geübt genug.
7 Matrose	F. B.	Forkadenberg	hat sich stets als ein sich fleißgebender und nüchterner Seemann betragen, doch von Natur etwas langsam.
8 Matrose	A. B.	Schwinemünde	hat sich als ein nüchterner Arbeiter bewiesen; als Matrose dürfte derselbe aber wohl nicht zu empfehlen seyn, da er erstens nicht thätig, und zweytens noch nicht stark genug dazu ist.
9 Jungmann	H. P.	Bresewitz	hat sich zwar nüchtern und gut betragen, auch nicht gantz unvollkommen in seyner Arbeit, hielt sich aber selten rein und proper.
10 Jungmann	C. H.	Barth	das Betragen gut. Hinsichtlich seiner Kenntniße als Seemann aber weit zurück.
11 Kajütenjunge	F. G.	Stettin	Sein Betragen mittelmäßig. In Kenntnißen als Seemann schon ziemlich vorgerückt.. auch sehr gewandt; muß aber unter strenger Aufsicht stehen, da er leider schon sehr verdorben ist.

(Siegel.)

(Gez) Christopher Heinrich Wallis
Führer der Königlichen Brigg
Kronprintz von Preußen.

Digitized by Google

Anlage 17.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soz. N 230 a.

„Auf die mir vorgelegte Anfrage des Kronprinzen, Königliche Hoheit, will Ich genehmigen, daß diejenigen Leute, welche die Seehandlung zur Bemannung des nach Hayti abgefertigten Schiffes ‚Christian', insofern sie sich in dem dienstpflichtigen Alter befinden, wegen Ableistung ihrer gesetzlichen Dienstpflicht wie die Mannschaft der Schiffe ‚Prinzeß Louise' und ‚Mentor', zufolge Meiner Ordre vom 17 t. Februar d. J. behandelt werden sollen, und bestimme zugleich, daß in allen künftigen und ähnlichen Fällen die desfallsige Genehmigung bei dem Kriegs-Ministerium nachgesucht werden soll. Ich trage Ihnen hiernach auf, das Weitere zu veranlassen. Berlin, den 31. Oktober 1825.

gez. Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und
Kriegsminister."

„Auf Ihren Bericht vom 16. v. Mts. eröffne Ich Ihnen, daß ich Anstand nehmen muß, die Ableistung der Dienstpflicht allen denjenigen im dienstpflichtigen Alter stehenden und zur Bemannung der Schiffe der Seehandlung gehörenden Leuten, wie dies der Bemannung der Schiffe ‚Prinzeß Louise' und ‚Mentor' durch Meine Ordre vom 17 ten Februar dieses Jahres gestattet ist zu bewilligen. Es liegt zunächst im Interesse des Staats, diese Erlaubnis auf die Bewohner der Ostsee Küste zu beschränken, weil nur diese bei dereinstiger Einrichtung einer Seewehr Gelegenheit finden werden dem Staate Dienste leisten zu können. Ich habe daher auch schon auf eine Anfrage des Kronprinzen Königl. Hoheit gestattet, daß die im dienstpflichtigen Alter stehende Mannschaft des Schiffes ‚Christian', der Bestimmung Meiner Ordre vom 17 ten Februar dieses Jahres gemäß behandelt werde und zugleich bestimmt, daß in allen künftigen und ähnlichen Fällen die Entscheidung des Kriegs-Ministeriums eingeholt werden soll. Ich mache Ihnen solches auf Ihren Bericht hiermit bekannt. Berlin, den 31. Oktober 1825.

gez. Friedrich Wilhelm.

An den Chef-Präsidenten
der Seehandlungs-Societät
Rother."

Digitized by Google

Anlage 18.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soc. No 230 a.

„Ich kann auf den Mir vorgelegten Bericht des Präsidenten Rother, daß Meine Ordre vom 17 ten Februar 1825 wegen Ableistung der Dienstpflicht von Seiten der Mannschaften auf den Schiffen der Seehandlung, auf alle Schiffe der letzteren, selbst auf diejenigen, welche nach Europäischen Häfen bestimmt sind, ausgedehnt werde, nicht eingehen, bestimme vielmehr, daß diese Begünstigung nur für die Mannschaft der nach Außer Europäischen Häfen bestimmten Schiffe Anwendung finden soll . . . . Berlin, den 4. Oktober 1827.

gez. Friedrich Wilhelm.

An die Minister
des Innern und des Krieges."

Anlage 19.

Akt. d. Gen. Dir. d. Seehdlgs. Soc. N 230 a.

„Sie nehmen in Ihrem Berichte vom 9. d. M. ganz richtig an, daß bei Meiner Bestimmung vom 4 ten Oktober 1827 Mein Wille dahin gerichtet gewesen ist, Schiffsleuten auf Preußischen Schiffen, welche nach anderen Welttheilen segeln, die Begünstigung, daß ihnen der Schiffsdienst auf ihren zu leistenden Militärdienst angerechnet werden soll, nur bei guter Führung zustatten kommen zu lassen und ich setze in Verfolg obiger Verfügung noch ausdrücklich fest, daß die Schiffsleute vorgedachter Begünstigung verlustig gehen, wenn sie auf der Seereise eines von den im Allgem. Landrecht Thl. II Tit. 8 §§ 1606—1616*) einschließlich bezeichneten Vergehens sich schuldig machen, und deshalb, oder eines gemeinen Verbrechens wegen, zu einer mehr als sechswöchentlichen Gefängnisstrafe verurtheilt werden. Ich trage Ihnen auf, diese Erklärung bekannt zu machen. Berlin, den 18. November 1832.

gez. Friedrich Wilhelm."

An die Minister
des Innern und des Krieges.

*) Die Paragraphen behandeln Gewalttätigkeiten, Aufstand, Meuterei und andere schwere Verbrechen.

Digitized by Google

Anlage 20.

Akt. d. Kont. d. Seehdlgs. Soc. z. Stettin N 584.

Schifferpatent.

Dem bisherigen Steuermann Johann Wilhelm Wendt geboren zu Bremen und in der hiesigen Stadt wohnhaft wird auf den Grund der vor der hiesigen verordneten Prüfungskommission bestandenen Prüfung hierdurch die Befugnis erteilt, Seeschiffe jeder Art nach allen Gegenden hin als Seeschiffer zu führen.

Stettin, den 19. Juli 1830.

(Siegel) Königliche Regierung, Abteilung des Innern.

(Name)

Fähigkeitszeugnis für den Schiffskapitän. Stempel 15 sgr.
Herrn Johann Wilhelm Wendt Gebühr 1 Thlr.
hier 1 Thlr. 15 sgr.

Bey der unterzeichneten Commission hat sich der Steuermann Johann Wilhelm Wendt geboren zu Bremen, wohnhaft in Stettin gestellt, um sich der Prüfung zum See Schiffer zu unterwerfen.

Bey der vorgenommenen Prüfung sind seine Kenntnisse zu § 12 No 1 der Prüfungsinstruktion vom 26ten Februar 1824 recht gut

zu § 12 No 2 bis 15
„ „ „ No 16 „ 23
zu § 13 No 1 „ 5
} vorzüglich gut

befunden worden, so daß derselbe zur Führung aller Arten von Seeschiffen nach allen Gegenden hinreichende Fertigkeit besitzt.

Stettin, den 19. Juli 1830.

(Siegel)

Die verordnete Prüfungs Commission für Seeschiffbauer, Seeschiffer, Steuerleute und Lotsen.

Drei Unterschriften.

unter denen sich die des wohlbekannten Navigationsschuldirektors F. Domke befindet.

Digitized by Google

Anlage 21.

Journal der Schiffes ..... Kapitän ..... geführt von .....

Wachen	Stunden	Seemeilen	Kurse	Winde	Abdrift	den ..... Bemerkungen
N	1					
	2					
	3					
	4					
A	5					
	6					
	7					
	8					
E	9					
	10					
	11					
	12					
Z	1					
	2					
	3					
	4					
M	5					
	6					
	7					
	8					
V	9					
	10					
	11					
	12					

Distanz (nach Log) ..... sm Tage in See: Peilung und Distanz (des nächsten Landes)

Generalkurs	Distanz	veränderte Breite	Abweichung	Breite nach Rechnung	Breite nach Observation	veränderte Länge
	sm					

Länge von Greenwich			Variation des Kompaßes		Bar.	Ther.	Strömung
Rechnung	Chronometer	Distanz	Azimuth	Amplitude	engl. Zoll "	Fahrenheit °	
° '	° '	° '					

N	1						
	2						
	3						
	4						
				u.	s.	f.	
V	11						
	12						

Digitized by Google

Anlage 22.

Liste
sämtlicher Reisen der Seehandlungsschiffe.

Digitized by Google

Ausreise									Heimreise								
Abgangs-				Ankunfts-					Abgangs-				Ankunfts-				
Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See	Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See
1. „Mentor".																	
22	XII	15	Weser	Valparaiso	23	IV	8	113	24	III	20	Kanton	Anjer	24	IV	23	34
23	X	2	Valparaiso	Coquimbo	23	X	4	2	24	IV	25	Anjer	St. Helena	24	VII	2	69
23	X	18	Coquimbo	Oahu (Hawaii Ins.)	23	XI	28	41	24	VII	4	St. Helena	Swinemünde	24	IX	4	70
23	XII	4	Oahu	Kanton	24	I	5	33									
25	V	25	Stettin	Buenos Aires	25	VIII	25	92	25	XII	22	Rio de Janeiro	Stettin	26	III	16	84
25	IX	18	Buenos Aires	Rio de Janeiro	25	IX	30	14									
26	VIII	8	Stettin	Vera Cruz	26	X	27	80	27	II	10	New York	Cuxhaven	27	III	8	26
26	XI	28	Vera Cruz	New York	26	XII	25	27									
27	V	10	Hamburg	Liverpool	27	V	30	20	27	VI	27	Liverpool	Swinemünde	27	VII	8	11
27	IX	21	Swinemünde	Kingston	27	XII	16	86	28	III	25	Kingston	Swinemünde	28	VI	8	75
28	X	22	Swinemünde	Kingston	28	XII	10	49	29	IV	26	Kingston	Swinemünde	29	VI	28	63
29	XII	1	Swinemünde	Kingston	30	II	1	62	30	V	23	Kingston	Swinemünde	30	VII	20	58
30	XI	28	Elbe	Vera Cruz	31	I	27	60	31	IV	10	New Orleans	Elbe	31	VI	11	62
31	II	24	Vera Cruz	New Orleans	31	III	11	15	31	VII	16	Elbe	Swinemünde	31	VII	25	9
2. „Prinzeß Louise".																	
29	IV	27	Christiansand	Rio de Janeiro	26	VI	26	60	27	X	22	Valparaiso	Islay	27	XI	19	9
26	VIII	17	Rio de Janeiro	Valparaiso	26	X	15	59	27	XII	1	Islay	Callao	27	XII	6	5
27	III	1	Valparaiso	Coquimbo	27	III	4	3	27	XII	31	Callao	Oahu	28	II	5	37
27	III	20	Coquimbo	Arica	27	III	28	8	28	III	5	Oahu	Kanton	28	IV	12	38
27	IV	10	Arica	Quilca	27	IV	13	3	29	I	14	Kanton	Manila	29	I	19	6
27	V	18	Quilca	Callao	27	V	27	9	29	II	13	Manila	Singapore	29	II	26	13
27	VII	6	Callao	Huanchaco	27	VII	9	3	29	III	5	Singapore	Anjer	29	III	21	16
27	VII	26	Huanchaco	Guayaquil	27	VII	30	4	29	III	23	Anjer	St. Helena	29	VI	3	74
27	VIII	23	Guayaquil	Valparaiso	27	XI	29	37	29	VI	7	St. Helena	Cuxhaven	29	VIII	2	56
30	IX	8	Elbe	Rio de Janeiro	30	XI	16	69	31	V	21	Callao	Oahu	31	VI	24	34
30	XI	21	Rio de Janeiro	Valparaiso	31	I	21	62	31	VII	2	Oahu	Kanton, Kap Sing-Mun	31	VIII	15	44

Digitized by Google

31	III	6	Valparaiso	Coquimbo und Copiapo	31	III	10	4	31	IX	3	Cap Sing-Mun	Manila	31	IX	14	11
31	III	20	Copiapo	Arica	31	III	26	6	31	X	17	Manila	Kanton, Lintin-Reede	31	XI	5	20
31	IV	10	Arica	Islay	31	IV	12	2	31	XII	12	Kanton	St. Helena	32	II	14	64
31	IV	26	Islay	Callao	31	V	1	5	32	II	15	St. Helena	Elbe Hamburg Cuxhaven	32	IV	19	64
32	VI	4	Elbe	St. Thomas	32	VII	17	43	32	VIII	24	Aguadilla	Elbe	32	X	6	43
32	XII	29	Elbe	Valparaiso	33	IV	18	107	33	IX	1	Oahu	Manila	33	X	15	44
33	V	18	Valparaiso	Arica	33	V	27	9	33	XI	8	Manila	Kanton	33	XI	19	11
33	VI	9	Arica	Callao	33	VI	14	5	34	I	23	Kanton	St. Helena	34	III	20	62
33	VII	15	Callao	Oahu		VIII	25	41	34	III	26	St. Helena	Cuxhaven	34	V	20	55
34	XI	12	Elbe	New Orleans	34	XII	28	46	35	I	24	New Orleans	Elbe	35	III	7	42
35	VI	24	Elbe B*)	Havanna	35	VIII	19	56	35	IX	6	Matanzas	Elbe	35	X	29	53
35	XII	16	Portsmouth	Havanna	36	II	1	46	36	II	29	Matanzas	Elbe	36	IV	11	42
36	V	3	Elbe B*)	Havanna	36	VI	29	57	36	VII	20	Matanzas	Elbe	36	VIII	29	40
36	XI	19	Elbe	Portsmouth	36	XII	13	25	37	VIII	1	Iquique	Arica	37	VIII	2	2
36	XII	23	Portsmouth	Valparaiso	37	III	24	92	37	VIII	5	Arica	Callao	37	VIII	11	7
37	IV	20	Valparaiso	Cobija	37	IV	25	6	37	VIII	25	Callao	Oahu	37	IX	29	35
37	V	2	Cobija	Arica	37	V	5	3¼	37	X	3	Oahu	Kanton	37	XI	12	41
37	V	19	Arica	Callao	37	V	25	7	37	XII	11	Kanton	Manila	37	XII	16	6
37	VI	29	Callao	Arica	37	VII	13	15	38	II	3	Manila	Hamburg	38	VI	12	130
37	VII	18	Arica	Iquique	37	VII	25	8									
38	XII	19	Elbe	Valparaiso	39	III	24	96	39	VIII	16	Callao	Oahu	39	IX	17	33
39	IV	28	Valparaiso	Arica	39	V	4	7	39	IX	24	Oahu	Kanton	39	XI	11	49
39	V	18	Arica	Callao	39	V	23	6	40	II	10	Kanton	Hamburg	40	VI	8	120
40	XI	11	Elbe	New Orleans	41	I	6	56	41	II	19	New Orleans	Elbe	41	III	30	39
41	V	27	Elbe	Rio de Janeiro	41	VII	23	57	41	VIII	31	Rio de Janeiro	Elbe	41	X	23	53
41	XII	19	Elbe	New Orleans	42	II	9	52	42	III	7	New Orleans	Elbe	42	V	9	63
42	XI	14	Elbe	Santos	43	I	25	72	43	VIII	29	Callao	Manila	43	XI	4	67
43	II	14	Santos	Valparaiso	43	III	27	41	43	XI	16	Manila	Kanton	43	XI	25	9
43	IV	23	Valparaiso	Callao	43	V	4	11	44	II	3	Whampoa	Elbe	44	VI	9	127
44	VIII	8	Elbe B*)	Rio de Janeiro	44	X	11	64	44	X	30	Rio de Janeiro	Portsmouth	45	I	10	72
45	VI	17	Elbe	Rio de Janeiro	45	VIII	13	57	45	X	2	Rio de Janeiro	Elbe	45	XII	3	63

3. „Christian".

25	XI	9	Stettin	Mardoe					26	V	31	New York	Port au Prince	26	VII	5	35
26	I	16	Mardoe	New York	26	III	2	47	26	VIII	2	Port au Prince	Cuxhaven	26	X	4	63

*) B = In Ballast.

Digitized by Google

Ausreise									Heimreise								
Abgangs-				Ankunfts-					Abgangs-				Ankunfts-				
Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See	Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See
								*)									
26	XII	14	Hamburg	Montevideo	27	II	27	73	27	VIII	20	Valparaiso	Rio de Janeiro	27	IX	22	26
27	VI	7	Montevideo	Valparaiso	27	VII	18	41	27	X	15	Rio de Janeiro	Elbe	27	XII	17	63
28	IV	29	Elbe	La Guayra	28	VI	1	32	28	VII	13	Porto Cabello	Elbe	28	VIII	18	36
28	X	21	Elbe	La Guayra	28	XI	28	38	29	II	27	La Guayra	Elbe		verschollen		
				4. „Kronprinz von Preußen".													
																	**)
27	VIII	11	Stettin	Bordeaux	27	VIII	30	19	27	XI	8	Bordeaux B	Elbe	27	XII	7	31
28	V	4	Elbe	Havanna	28	VII	10	67	28	VIII	1	Havanna	Elbe	28	IX	14	44
28	XII	25	Elbe	Vera Cruz	29	II	24	61	29	V	9	Havanna	Elbe	29	VI	23	45
29	XI	11	Elbe	Valparaiso	30	III	13	122	30	XII	12	Talcahuana	Rio de Janeiro	30	X	30	48
30	VI	30	versegelt an der Westküste		30	VII	28	28	31	II	10	Rio de Janeiro	Elbe	31	V	21	100
31	VII	8	Elbe	Havanna	31	VIII	30	53	31	X	16	Havanna	Elbe	31	XII	9	54
32	III	29	Elbe	Havanna	32	V	15	47	32	VI	18	Havanna	Elbe	32	VIII	15	58
32	X	27	Elbe	St. Thomas	32	XII	6	40	33	V	6	Guayama	Elbe	33	VI	12	37
33	VII	30	Elbe	St. Thomas	33	IX	8	40	33	XI	5	Maracaïbo	Elbe	34	I	15	71
34	IV	10	Elbe	Havanna	34	VI	1	52	34	VI	18	Havanna	Elbe	34	VIII	3	46
34	XI	17	Elbe	Havanna	35	I	16	60	35	II	16	Havanna	Elbe	35	IV	4	47
35	V	28	Elbe	Montevideo	35	VIII	12	76	35	X	30	Montevideo	Elbe	36	I	22	84
36	IV	6	Elbe	St. Thomas	36	V	21	45	36	VI	23	St. Thomas	Elbe	36	VII	21	28
								***)				Jamaica					
36	XI	10	Stettin	Kingston	37	II	1	83	37	III	26	Black-River	Swinemünde	37	V	16	51
37	VIII	11	Stettin	Kingston	37	IX	29	49	37	XI	13	Havanna	Elbe	37	XII	28	45
38	IV	22	Elbe	Kap Haïtien	38	V	30	38	38	VII	15	Gonaives	Elbe	38	VIII	27	43
38	XII	18	Elbe	Kap Haïtien	39	II	5	49	39	III	21	Kap Haïtien	Elbe	39	V	18	58
39	VII	17	Elbe	Havanna	39	IX	18	63	39	X	31	Matanzas	Elbe	39	XII	24	54
40	III	24	Elbe	Kap Haïtien	40	IV	27	34	40	VI	23	Port au Prince	Elbe	40	VII	28	35

*) Verläßt 17. III. Montevideo nach Valparaiso, kommt 10 V. in Haverei zurück
**) Davon 3 Tage in Dover.
***) Davon 18 Tage in Cowes.

Digitized by Google

40	X	21	Elbe	Belize	40	XII	20	60 *)	41	II	13	Belize	Elbe	41	IV	1	47
41	XI	28	Elbe	Rio de Janeiro	42	II	1	65	42	III	15	Rio de Janeiro	Elbe	42	VI	4	81
42	VII	8	Elbe	Rio de Janeiro	42	VIII	30	53	42	IX	29	Rio de Janeiro	Elbe	42	XI	25	57
43	I	3	Elbe B	Havanna	43	III	10	66	43	III	25	Havanna	Elbe	43	V	1	37
43	VI	20	Elbe	Rio de Janeiro	43	VIII	21	62	43	X	5	Rio de Janeiro	Elbe	43	XII	3	59
44	V	19	Elbe	Vera Cruz	44	VII	8	50	44	VIII	12	Laguna	Elbe	44	X	5	54
44	X	10	Elbe B	Kap Haïtien	44	XII	5	35	45	I	5	Kap Haïtien	Elbe	45	IV	2	87
45	V	20	Elbe	Kap Haïtien	45	VII	1	42	45	VIII	3	Kap Haïtien	Elbe	45	IX	18	46
46	V	13	Elbe	Liverpool	46	V	19	6	46	X	25	Batavia	Elbe	47	II	17	115
46	VI	9	Liverpool	Batavia	46	IX	29	112									
47	VI	13	Elbe	Batavia	47	X	1	110	48	II	16	Whampoa	Plymouth **)	48	V	24	98
47	X	14	Batavia	Hongkong	47	XI	13	30	48	IX	7	Plymouth	Elbe	48	IX	12	5
49	X	11	Elbe	La Guayra	49	XI	22	42	50	I	14	Porto Cabello	Elbe	50	II	24	41
				5. „Friedrich Wilhelm III, König von Preußen".													
27	V	25	Swinemünde	Bordeaux	27	VI	18	27	27			Bordeaux	Elbe	27	IX	8	
28	I	2	Hamburg	Rio de Janeiro	28	III	19	76	28	VI	15	Rio de Janeiro	Elbe	28	VIII	26	72
28	XI	25	Hamburg	Rio de Janeiro	29	II	22	89	29	V	26	Rio de Janeiro	Antwerpen	29	VIII	3	69
30	IV	10	Altona	New Orleans	30	VI	8	58	30	VI	28	New Orleans	Elbe	30	VIII	8	40
30	XI	6	Elbe	La Guayra	31	I	11	66	31	IV	4	Porto Cabello	La Guayra	31	IV	12	8
31	I	18	La Guayra	Porto Cabello	31	I	19	1	31	IV	20	La Guayra	Elbe	31	VI	12	52
31	X	10	Elbe	Valparaiso	32	II	3	116	32	VII	19	Bahia	Elbe	32	IX	14	57
32	XI	6	Elbe	New Orleans	32	XII	29	53	33	II	7	New Orleans	Elbe	33	IV	9	61
33	VI	9	Elbe	New Orleans	33	VII	29	58	33	VIII	27	Havanna	Elbe	33	X	18	52
33	VIII	6	New Orleans	Havanna	33	VIII	13	7									
34	I	7	Elbe	New Orleans	34	III	26	78	34	IV	18	New Orleans	Elbe	34	VI	12	55
34	VII	19	Elbe	Havanna	34	IX	8	51	34	X	1	Matanzas	Elbe	34	XI	27	57
35	IV	4	Elbe	Havanna	35	V	31	57	35	VI	26	Matanzas	Lizard	35	VIII	1	36
35	XI	30	Elbe	New Orleans	36	II	12	74	36	III	14	New Orleans	Elbe	36	V	9	56
36	VI	15	Bremen	Baltimore	36	VIII	24	70	36	IX	26	Baltimore	Bremen	36	XI	4	39
36	XII	24	Bremen	New Orleans		untergegangen											
				6. „Elisabeth Louise".													
28	IV	29	Stettin	New York	28	VII	10	72	28	VIII	2	New York	Elbe	28	IX	28	57
28	XII	16	Elbe	St. Thomas	29	I	29	44	29	III	7	St. Thomas	Elbe	29	IV	12	36
29	VI	14	Elbe	Kap Haïtien	29	VII	28	44	29	VIII	21	Kap Haïtien	Elbe	29	X	6	46
30	III	30	Elbe	La Guayra	30	V	16	47	30	VI	8	Porto Cabello	Elbe	30	VII	19	41
30	XI	27	Stettin	Kingston	31	I	16	50	31	IV	27	St. Thomas	Elbe	31	VI	12	46

*) Davon 7 Tage in Portsmouth.
**) Mußte dort wegen Blockade bis 7. IX. liegen.

Digitized by Google

Ausreise									Heimreise								
Abgangs-				Ankunfts-					Abgangs-				Ankunfts-				
Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 19..	Monat	Tag	Tage i. See	Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See
31	VII	30	Elbe	St. Thomas	31	IX	8	40	31	X	15	St. Thomas	Elbe	31	XII	6	52
32	III	29	Elbe	St. Thomas	32	V	6	38	32	VI	16	La Guayra	Elbe	32	VII	30	44
32	XI	7	Elbe	La Guayra	33	I	28	82	33	III	31	La Guayra	Elbe	33	V	18	48
33	X	3	Elbe	Vera Cruz	33	XI	23	51	34	II	24	Laguna	Elbe	34	IV	25	60
34	VII	30	Elbe	Valparaiso	34	XII	17	140	35			Callao	Arica	35	IV	20	
35	I	13	Valparaiso	Callao	35	II	7	25	35	IV	23	Arica	Elbe	35	VIII	8	107
35	XI	10	Elbe	Kap Haïtien	36	I	2	53	36	II	4	St. Marc	Elbe	36	III	17	41
36	VI	10	Elbe	Santiago de Cuba	36	VII	29	49	36	VIII	20	Santiago de Cuba	Elbe	36	X	7	48
36	XII	14	Elbe	Kap Haïtien	37	II	3	51	37	IV	10	Kap Haïtien	Elbe	37	V	23	43
37	VII	7	Elbe	Port au Prince	37	IX	3	58	37	X	1	Gonaives	Elbe	37	XI	19	50
37	XII	21	Elbe	Arica	38	IV	18	118	38	VIII	29	Arica	Elbe	38	XII	5	98
39	VII	18	Elbe	Vera Cruz	39	IX	15	59	39	X	28	Laguna	Elbe	39	XII	23	56
40	IV	6	Elbe	Vera Cruz	40	VI	2	57	40	VIII	3	Arecibo	Elbe	40	IX	12	40
40	XII	13	Elbe	Vera Cruz	41	II	7	56	41	IV	7	Laguna	Elbe	41	VI	1	55
41	VIII	1	Elbe	Vera Cruz	41	X	10	70	41	XII	9	Laguna	Elbe	42	I	28	50
42	V	12	Elbe	Vera Cruz	42	VI	29	48	42	VIII	31	Laguna	Elbe	42	XI	12	73
43	I	3	Elbe	Vera Cruz	43	III	22	78	43	V	6	Havanna	Elbe	43	VI	18	43
43	VIII	9	Elbe	Vera Cruz	43	X	20	72	43	XII	19	Laguna	Elbe	44	VI	17	60
44	XII	6	Elbe	Vera Cruz	45	II	3	49 *)	45	III	23	Laguna	Elbe	45	V	21	59
45	IX	13	Elbe	Vera Cruz	45	XII	3	50	46	I	28	Laguna	Elbe	46	III	22	53
46	X	21	Elbe	Havanna	46	XII	28	67	47	IV	28	Havanna	Elbe	47	VI	7	40
47	IX	29	Elbe	Vera Cruz	47	XI	23	56	48	I	1	Laguna	Stettin	48	IV	11	100
48	IX	27	Stettin	Bonney River	48	XII	8	72	49	VIII	15	Cowes	Elbe	49	VIII	19	4
									7. „Danzig".								
29	X		Danzig	London								London	Danzig	30	V		
30	VI	21	Danzig	London								London	Danzig	30	IX	2	
30	IX	29	Danzig	London	30	XI						London	Danzig	30	I	9	

*) Von Portsmouth. Das Schiff wurde am 27. Sept. von einem Dampfer angerannt und mußte den Nothafen zur Ausbesserung bis 14. X. benutzen.

Digitized by Google

31	V	2	Danzig	Liverpool								Liverpool	Danzig	31	VIII		
31	IX	22	Danzig	London								London	Danzig	31	XII	4	
33			Danzig	London					33	XII	13	Batavia	Surabaja	33	XII	23	10
33	VII	21	London	Madeira	33	VIII			34	I		Surabaja	Amsterdam	34	VI	14	
33	VIII		Madeira	Rio de Janeiro	33	IX			34	VIII		Amsterdam	Danzig				
33			Rio de Janeiro	Batavia	33	XII	11										
35	IV		Danzig	London	35				35			London	Danzig	35	VI	17	
35	VII	13	Danzig	Paimboeuf								Paimboeuf	Danzig	35	X		
36	IV	10	Danzig	London	36	IV	26	16	36	V	29	London	Bremen	36	VI		
36	VI	24	Bremen *)	New York	36	VIII	16	53	36	X	21	Baltimore	Amsterdam	36	XI	16	26
37	III	2	Bremen	New York	37	IV	28	57	37	VIII	3	Havanna	Elbe	37	IX	15	43
37	VI	14	New York	Havanna	37	VII	12	28									
38	V	8	Elbe B	Havanna	38	VII	7	60	38	VII	30	Havanna	Elbe	38	IX	23	55
38	XI	3	Elbe	Havanna	38	XII	31	58	39	III	9	Matanzas	Elbe	39	IV	20	42
39	V	29	Elbe	Lissabon	39	VI	13	15	39	X	19	Rio de Janeiro	Elbe	39	XII	29	71
39	VII	7	Lissabon	Rio de Janeiro	39	VIII	27	53									
40	III	16	Elbe B	Havanna	40	IV	25	40	40	V	27	Havanna	Elbe	40	VII	6	40
40	VIII	8	Elbe	Havanna	40	X	12	65	40	XI	5	Havanna	Portsmouth †)	40	XII	22	51
41	IV	29	Elbe	Havanna	41	VI	16	48	41	VII	18	Matanzas	Elbe	41	VIII	30	43
41	XII	3	Elbe	Havanna	42	II	2	61	42	III	13	Havanna	Elbe	42	V	6	54
42	VI	20	Elbe B	Havanna	42	VIII	14	55	42	IX	18	Havanna	Elbe	42	XI	13	56
43	III	21	Elbe	Havanna	43	V	10	50	43	VI	3	Matanzas	Elbe	43	VII	7	34
43	VIII	2	Elbe	Havanna	43	IX	17	46	43	X	13	Havanna	Elbe	43	XI	26	44
44	III	22	Elbe	Havanna	44	V	7	46	44	VI	3	Havanna	Elbe	44	VII	12	39
44	VIII	8	Elbe	Havanna	44	X	20	73	44	XII	8	Havanna	Portsmouth ††)	45	I	13	36
45	X	12	Elbe	Havanna	45	XI	30	49	45	XII	29	Matanzas	Elbe	46	II	1	34
46	III	18	Elbe	Bahia	46	V	17	60	46	VII	15	Bahia	Elbe	46	IX	20	67
46	XI	1	Elbe	Bahia	46	XII	15	45	47	I	30	Bahia	Elbe	47	III	25	53
47	IV	30	Elbe	St. Ubes	47	V	22	22	47	VIII	14	Bahia	Elbe	47	X	12	60
47	VI	2	St. Ubes	Bahia	47	VII	4	32									
48	III	13	Elbe	Batavia	48	VII	5	113	48	IX	1	Batavia	Elbe	48	XII	16	160
49	IX	4	Elbe	Valparaiso	49	XII	16	102	50	V	30	Callao	Falmouth	50	IX	19	112
50	I	31	Valparaiso	Callao	50	II	13	14	50	IX		Falmouth	Elbe	50	IX	27	
51	IV	14	Elbe **)	Rio de Janeiro	51	VI	6	53	51	IX	6	Bahia	London	51	X	17	40
51	VI	18	Rio de Janeiro	Bahia	51	VI	30	13	51			London	Elbe	51	XII	11	

*) Mit 263 Fahrgästen.
**) Mit Fahrgästen.
†) Nothafen bis 22. III. 41.
††) Bis 13. IV. 45.

Digitized by Google

Ausreise									Heimreise								
Abgangs-				Ankunfts-					Abgangs-				Ankunfts-				
Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See	Jahr 18..	Monat	Tag	Ort	Ort	Jahr 18..	Monat	Tag	Tage i. See
8. „Preußischer Adler".																	
45	VIII	3	Elbe	Batavia	45	XI	13	101	46	II	24	Whampoa	Elbe	46	VI	28	125
45	XII	10	Batavia	Hongkong	46	I	14	35									
46	XI	18	Elbe	Singapore	47	III	21	123	47	V	26	Macao	Batavia	47	VII	6	40
47	IV	7	Singapore	Hongkong	47	IV	29	22	47	VII	30	Batavia	Elbe	47	XI	8	101
48	IX	16	Elbe	Hongkong	49	II	1	137	49	III	15	Kanton	Elbe *)	49	VIII	15	155
50	X	25	Elbe	Valparaiso	51	II	8	105				Valparaiso	Liverpool	51	X	31	
52	I	6	Liverpool	Calcutta	52	V	23	137				Calcutta	Elbe				
53	VI	18	Hamburg	Shanghai, Kanton								Callao	Elbe				
9. „Merkur".																	
47	X	10	Danzig	London	47	XI	11	32	48	III	1	Rio de Janeiro	Plymouth	48	IV	19	49
47	XII	8	London	Rio de Janeiro	48	I	25	48	48	IX	7	Plymouth	Elbe	48	IX	11	2
48	XII	17	Elbe	Batavia	49	IV	4	107	49	V	1	Batavia	Elbe	49	IX	12	134

Die 9 Seehandlungsschiffe machten Rundreisen:

„Mentor"	8,	davon 1 um die Erde
„Prinzeß Louise"	16,	„ 6 „ „ „
„Christian"	$3^1/_2$,	„ 1 rund Kap Horn
„Kronprinz von Preußen"	29,	„ 1 „ „ „ 1 Batavia, 1 Hongkong
„Friedrich Wilhelm III, König von Preußen"	13,	„ 1 „ „ „
„Elisabeth Louise"	27,	„ 2 „ „ „
„Danzig"	29,	„ 1 „ „ „ 2 „
„Preußischer Adler"	6,	„ alle nach Ostasien
„Merkur"	2,	„ 1 nach Batavia.

*) Mußte 1 Monat in Plymouth wegen der Blockade der Elbe durch die Dänen liegen.

Digitized by Google

Quellennachweis.

A. Akten.

1. Akten der Seehandlung.

a) Akten der Generaldirektion der Seehandlungs-Sozietät betreffend:

Aktenzeichen:

Schiffs- u. Reedereisachen Nr. 15.	Die Berechtigung der Seehandlungsschiffe zur Führung der Staatsflagge und des Wimpels;
Nr. 27	den Verkauf des Anteils an dem Schiffe „Emilie Friederike";
Schiffssachen Nr. 828	den Verkauf der Seehandlungsschiffe;
„ Nr. 739	den Neubau eines Schiffes in Bremen, genannt „Preußischer Adler";
Warengeschäft ./.	Korrespondenz mit W. Oswald & Co. in Hamburg über das Schiff „Preußischer Adler";
Schiffssachen Nr. 773	den beabsichtigten Neubau eines Schiffes in Danzig, Schiff „Merkur";
„ Nr. 230 a	die militärischen Dienstverhältnisse der auf den Königlichen Seehandlungsschiffen dienenden kantonpflichtigen Individuen;
Schiffe Nr. 356	das Schiff „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen";
Diverse Schiffe Nr. 798	die Erbauung eines neuen Schiffes in Danzig mit den Herren Philipp Albrecht & Co. daselbst gemeinschaftlich („Georg Forster");
Maschinenbauanstalt Moabit Nr. 40	die Erbauung von Seedampfschiffen durch die Maschinenbauanstalt zu Moabit;
Ohne Nr.	Inventarienverzeichnisse „Elisabeth Louise", „Danzig", „Merkur";
Miscellanea Nr. 657	die Ablieferung lebender Tiere usw. an die Königliche Menagerie auf der Pfaueninsel, desgl. Seltenheiten usw.;
Nr. 663	die dem Regierungsrat und Geschäftsträger bei den Vereinigten Staaten von Nordamerika E. v. Rönne mitgeteilten Notizen in Beziehung der Handelsverhältnisse Nordamerikas und der Leinenfabrikation in Schlesien;
Handel Akta Gener. Nr. 2	den Handel nach China;
„ Nr. 474	den Handel mit Mexiko;
„ Nr. 353a	den Leinenhandel im allgemeinen;
„ Nr. 733	die von Sr. Exzellenz dem Herrn Chef des Seehandlungsinstituts verlangten Notizen;

Digitized by Google

Handel Akta Gener. Nr. 16	I 16 den Handel in den preußischen Ostseehäfen;
„ Nr. 11	I 11 die überseeischen Handelsunternehmungen der Seehandlung und die desfallsigen allgemeinen Bestimmungen;
C 5 Handel mit Tuch, wollenen Waren u. Wolle Nr. 1 u. 468	I 1 Handel mit Tuch;
Handels Specialia Nr. 3	IV 3 die Anstellung preußischer Konsule im Auslande;
Diverse Handelssachen Nr. 532	den Handel von Hamburg;
„ Nr. 534	„ „ „ Bremen;
„ Nr. 704	den Walfischfang;
„ Nr. 797	die Expedition nach der Westküste Afrikas m. d. Schiffe „Elisabeth Louise";
Handelssachen C VI Handel mit verschiedenen Artikeln Nr. 1	den Handel mit Zink;
Salzversorgung der Königl. Staaten Gen. 6	Allgemeine Bestimmungen betreffend Ankauf des überseeischen Salzes zur Verfügung der Preußischen Staaten;
Salzsachen Generalia Nr. 5	Verschiedene Anfragen des Finanzministers wegen der Beziehung des überseeischen Salzes;
Salzprämiensachen Nr. 2	Akta generalia betreffend die Salzprämienangelegenheiten;
Nr. 1	Akta specialia desgl.

b) Akten der General-Direktion der Seehandlungs-Sozietät, betreffend das Stettiner Comptoir.

Compt. d. Seeh.-Soz. in Stettin	
„ Nr. 604	die Musterrolle nebst Reglement für die Seehandlungsschiffe;
„ Nr. 217	das Schiff „Mentor";
„ Nr. 356	„ „ „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen";
„ Nr. 417	das Schiff „Kronprinz von Preußen";
„ Nr. 552	die Führung des Wimpels auf den Schiffen der Seehandlung;
„ Nr. 800	die Beschäftigung der Seehandlungsschiffe;
„ Nr. 42	die Korrespondenz mit der hiesigen Königl. Departements-Ersatzkommission wegen der Besatzung auf den Königl. Seehandlungsschiffen;
„ Nr. 458	die Armierungen von Schiffen, welche der Seehandlung gehören;
„ Nr. 584	die Anstellung des J. W. Wendt als Kommandeur des Königl. Preußischen Schiffs „Prinzeß Louise";
ohne Nr.	die Inventarienliste der Schiffe;
„ „	Liste sämtlicher Reisen der Seehandlungsschiffe.

Digitized by Google

c) Journale von Seehandlungsschiffen.

Seehandlungsschiff	Führer	Das zweite Journal geführt vom Obersteuermann	Reise	Jahr
„Christian"	J. G. Booth		Stettin—New York—Port au Prince—Hamburg	1825/26
„	Joh. G. Rieck		Hamburg—Montevideo	1826
„		C. A. Schuchard	Valparaiso—Rio de Janeiro—Hamburg	1828
„	„		Hamburg—La Guaira—Porto Cabello—Hamburg	1828
„Danzig"	D. Fr. Klawitter	W. Böhrend	Danzig—London—Bremen, New York—Baltimore—Amsterdam—Bremerhaven	1836
„	„	„	Bremen — New York — Havanna — Hamburg	1837
„	„		Hamburg—Havanna—Hamburg	1838
„Mentor"	Harmssen		Bremen—Kanton—Swinemünde	1822/24
„	D. J. Schooff		Swinemünde—Buenos Aires—Rio de Janeiro—Stettin	1825/26
„	„		Swinemünde—Jamaika und zurück	1827
„	„	Obersteuermann	„	1828
„	G. C. Siewert		Swinemünde—Hamburg, Vera Cruz—New Orleans—Hamburg	1830/31
„Preußischer Adler"	J. O. F. Schütt		Ostindien	1845/46
„Prinzeß Louise"	J. W. Wendt *)	Friedr. Möller	Reise um die Erde	1830/32
„	„ *)		Hamburg—St. Thomas	1832
„	„ *)	J. F. Rodbertus	Reise um die Erde	1832/34
„	„	„	Hamburg—New Orleans—Hamburg 3 Reisen	1834
„	J. F. Rodbertus	J. C. F. Schütt	Hamburg—Havanna—Hamburg	1835/36
„	„ *)		Reise um die Erde	1836/38
„	„ *)		„	1838/40
„	„ *)		„	1842/44
„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen"	Jos Chr. Reintrok		Hamburg—Rio de Janeiro und zurück	1827
„	„		„	1828
„	D. F. Schooff		Hamburg—New Orleans	1829
„	„		„ La Guaira	1830/31
„	„		„ Valparaiso und zurück	1831/32
„	„		„ New Orleans und zurück	1832/33
„	„		„ New Orleans—Havanna—Hamburg	1833

*) Nur das zweite Journal.

Digitized by Google

Seehandlungsschiff	Führer	Das zweite Journal geführt vom Obersteuermann	Reise	Jahr
„Friedrich Wilhelm III., König von Preußen“	J. F. Schooff		Hamburg—New Orleans und zurück	1833/34
„	„		„ Havanna—Matanzas und zurück	1834
„	„		„ Havanna—Matanzas und zurück	1835
„	C. W. Riekeles		„ New Orleans und zurück	1835/36
„	„		Bremen—Baltimore und zurück	1836
„Mentor“	Siewert		Swinemünde—Jamaika und zurück	1829
„Elisabeth Louise“	F. Moritz		„	1830
„	Joh. Kasten		Stettin—New York—Hamburg	1828
„	„		Hamburg—St. Thomas—Hamburg	1828/29
„	„		„ Kap Haïtien „	1829
„			„ La Guaira „	1830
„			„ St. Thomas „	1831
„			„ La Guaira „	1832/33
„			„ Vera Cruz—La Guaira—Hamburg	1833/34
„	F. W. Pust		„ Valparaiso, Arica-Hamburg	1834/35
„	„	*) Steuermann A. W. Boljahn	„ Kap Haïtien „	1835/36
„	„	„	„ „ „	1836/37
„	„	„	„ Port au Prince „	1837
„	„		„ Vera Cruz „	1839
„Kronprinz v. Preußen“	C. H. Wallis		Stettin—Bordeaux—Hamburg	1827
„	„		Hamburg—Havanna—Hamburg	1828
„	„	*) Biederstein, Schievelbein	Hamburg—Valparaiso—Rio de Janeiro—Hamburg	1829/31
„	G. G. Schooff	Steuermann	Hamburg—Havanna—Hamburg	1831
„	G. C. Siewert		„	1832
„	„		Hamburg—St. Thomas—Portorico—Hamburg	1832/33
„	„		Hamburg—St. Thomas—Maracaibo—Hamburg	1833
„	„		Hamburg—Havanna—Hamburg	1834
„	„		Hamburg—Montevideo—Hamburg	1835/36
„	„	H. L. Siewert	Hamburg—St. Thomas—Hamburg	1836
„	„	„	Stettin—Jamaika—Stettin	1836/37
„	„	J. C. Wendt	Hamburg—Haïti—Hamburg	1838/39

*) Nur das vom Obersteuermann geführte Journal ist vorhanden.

Digitized by Google

d) Journale von der Seehandlung gecharterter Schiffe.

		Das zweite Journal geführt vom Obersteuermann	Reise	Jahr
Russ. Schoner	„Robert Brandt"	J. Gubert	Rio de Janeiro — Archangel — Newcastle on Tyne — Baltimore — Rotterdam — St. Petersburg — Kronstadt — Amsterdam — Konstantinopel — Eupatoria	1830
„ Brigg	„Varna"	„		
„ „	„	„		
„ „	„			1836/37
„ „	„	„	Bremen — Baltimore — Archangel — Liverpool — Archangel — Peterhead	1838/39
„ Schiff	„Ernst und Gustav" / „Copernicus"	Laue	Mehrere Reisen zwischen Bremen und New York / Bremen — Philadelphia und zurück	1835
Bremer Schiff	„Alexander"		Bremen — Baltimore und zurück	1836/37
„ „	„		Mehrere Reisen zwischen Bremen und Baltimore	1838/39

2. Akten des Königl. Geheimen Staatsarchivs zu Berlin.

R 96, 424 F Acta des Kabinetts König Friedrich II. den Handel mit Spanien und Portugal und die Schließung eines Handelsvertrages mit Spanien und Portugal (fehlt betreffend [d. V.]) 1756—82;

R 96, 423 K, L, M, N Acta des Kabinetts König Friedrich II. betreffend die preußische Seehandlungsgesellschaft 1772 ff.;

R 89, 11 F desgl. Jahresabschlüsse der Seehandlung 1797—1804;

R 9, JJ 13 d desgl. Seehandlungssozietät 1795—1820;

R 89 Bd. VII 116,2 Geh. Kabinetts-Registratur 1822—25, 1828—30, 32—47 Acta betreffend die Unternehmungen der Seehandlung zur Emporbringung des preußischen Handels zur See;

R 89, CXXX Geh. Registratur des Zivilkabinetts, wie vorstehend vol. I 1823/24 bis 1846, vol. II Folgezeit. (Dies Aktenstück ist an das Geheime Zivilkabinett zurückgegeben).

R 7, 6 a Agaße c/a Delattre;

R 109, XII 27 Beilbrief des Schiffes „Schwalbe" der Seehandlungssozietät;

R 109, XII $27^1/_2$ Übergabe des Schiffes „Schwalbe" der Seehandlungssozietät an den Kapitän;

R 109, XII 28 Beilbrief des Schiffes „Duc de Bevern" der Seehandlungssozietät;

R 109, XII 29 Beilbrief der Galiaß „Fortuna" der Seehandlungssozietät;

R 9, 65 Akten, betreffend die Fortschaffung der in Danzig befindenden Geldschiffe;

Rep VI, Akten des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten, Schiffssachen generalia, betreffend Verhandlungen über den Beweis der Berechtigung, die preußische Flagge zu führen usw.

Digitized by Google

3. Akten des Reichsamt des Äußern.

Ministerium der Auswärtigen 'Angelegenheiten, Akten, betreffend die von dem Beherrscher der Sandwichinseln Sr. Majestät dem Könige gemachten Geschenke und die Gegengeschenke dafür. Korrespondenz mit dem Beherrscher der Sandwichinseln. Rep. I Nr. 10 1850, 1847, 1848.

4. Akten des Königl. Preußischen Ministeriums für Handel und Gewerbe.

Akten, betreffend die preußischen Flaggen vom 4. 11. 1817 bis 31. 3. 1841. Seeschiffahrt. Seeschiffahrtssachen. Generalia C Abt. XVII Fach 4 Nr. 17.

Akten, betreffend die Nationalisierung preußischer Schiffe. Seeschiffahrt. Seeschiffahrtssachen.

B. Druckschriften.

1. Über die Seehandlung.

K. Braun, Wiesbaden: Von Friedrich dem Großen bis zum Fürsten Bismarck. Fünf Bücher Parallelen zur Geschichte der preußisch-deutschen Wirtschaftspolitik. Berlin 1882.

W. Bär, Westpreußen unter Friedrich dem Großen. Publikationen des Königl. Preußischen Staatsarchivs. 85. Band. Leipzig 1909.

Schmollers staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen Bd. 7 Heft 3, Leipzig 1888: W. Schultze, Geschichte der preußischen Regieverwaltung 1766—1786.

Dr. Paul Schubart, Zur Geschichte der Königl. Preußischen Seehandlung. Vortrag. Berlin. „Die Post" 1904.

Meuß, Friedrich der Große und die Gründung der Seehandlung. Marine-Rundschau Heft 2. Berlin 1912.

Seehandlungspräsident A. v. Dombois, Friedrich der Große und die Seehandlung. „Der Tag", Ausgabe B Nr. 14/15 vom 18./19. Januar 1912. Berlin.

Die Gründung der Seehandlung durch Friedrich den Großen. Handelsteil der „Täglichen Rundschau" Nr. 28, 2. Beilage vom 18. Januar 1912.

O. Th. Risch, Das Königl. Preußische Seehandlungsinstitut und dessen Eingriffe in die bürgerlichen Gewerbe. Dargestellt und beleuchtet durch —. Berlin 1844. Beanstandet den Gewerbe- und Fabrikbetrieb der Seehandlung im Inlande, will sie auf Staatsbankgeschäfte, Reederei und Seehandel beschränken.

Die Königl. Preußische Seehandlung, ihr Wirken und die dagegen erhobenen Beschwerden. Den Provinzialständen gewidmet. Berlin 1845. Der ungenannte Verfasser Gutsbesitzer v. Gerhardt wendet sich darin gegen die vorgenannte Schrift des Stadtrats Risch.

O. Th. Risch, Notwendige Rechtfertigung als Fortsetzung der Broschüre: Das Königl. Preußische Seehandlungsinstitut und dessen Eingriffe in die bürgerlichen Gewerbe. Berlin 1845. Weist die Angriffe v. Gerhardts auf die erste Schrift zurück.

G. Julius, Die Königl. Preußische Seehandlung und das bürgerliche Gewerbsvorrecht. Leipzig 1845. Gibt eine unparteiische Darstellung der

Digitized by Google

Sachlage und ist der Ansicht, daß die Seehandlung zum größten Vorteil des Gemeinwesens arbeitet.

E. Knönagel, Die industriellen Unternehmungen der Königl. Seehandlung. Als Entgegnung und Berichtigung verbreiteter Unrichtigkeiten allen Freunden der Wahrheit gewidmet. Berlin 1845. Der Verfasser, der sich lebhaft an dem Zeitungskriege über den Gegenstand beteiligt hat, faßt hier seine Auffassung von der Nützlichkeit der Seehandlung nochmals begründend zusammen.

Auf die Reederei und die Seehandlung gehen die Schriften aus dem Jahre 1845 nicht ein.

Rother, Die Verhältnisse des Königl. Seehandlungsinstituts und dessen Geschäftsgang und industrielle Unternehmungen. Berlin 1845.

Rother, Nachtrag zu der Denkschrift vom 18. Februar 1845 über —. Ebenda 1847. Beides mit Genehmigung des Königs veröffentlichte von Rother an diesen aus Anlaß der Angriffe gerichtete Denkschriften.

Th. Schmidt, Geschichte des Handels und der Schiffahrt Stettins. Stettin 1862. F. Hessenland. Enthält Angaben über die Reederei der Seehandlung 1784.

2. Über die Leistung der Seehandlungsschiffe für die Meereskunde.

Heinrich Berghaus, Allgemeine Länder- und Völkerkunde. 1. Band. Stuttgart 1837.

Heinrich Berghaus, Physikalischer Atlas oder Sammlung von Karten, auf denen die hauptsächlichsten Erscheinungen der anorganischen und organischen Natur nach ihrer geographischen Verbreitung und Verteilung bildlich dargestellt sind. 1. Band. Gotha 1845. Aus der 2. Abteilung: Hydrographie, die Karten Nr. 3, 4, 5, die Weltmeere darstellend.

Heinrich Berghaus, Sechs Reisen um die Erde der Königl. Preußischen Seehandlungsschiffe „Mentor" und „Prinzeß Louise" innerhalb der Jahre 1822—1842. Auszug aus den Schiffsjournalen in Bezug auf Physik und Hydrographie. Breslau 1842.

3. Uber den preußischen Seehandel und Seeschiffahrt.

C. W. Ferber, Beiträge zur Kenntnis des gewerblichen und kommerziellen Zustandes der preußischen Monarchie. Berlin 1839.

C. W. Ferber, Neue Beiträge. Berlin 1842.

A. Dullo, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. (Staatswissenschaftliche Studien. 2. Band. 3. Heft.) Jena 1888.

Max Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts. Jena, G. Fischer, 1899/1905. Erwähnt im ersten bis zur Mitte des Jahrhunderts reichenden Bande mehrfach die Reederei der Seehandlung (z. B. S. 70) und führt auch aus der sonstigen Literatur Stellen an, die sich mit ihr beschäftigen.

V. Ring, Asiatische Handlungskompagnien Friedrichs des Großen. Ein Beitrag zur Geschichte des preußischen Seehandels und Aktienwesens. Berlin 1890.

Digitized by Google

4. Nautische Werke.

Deutsche Seewarte. Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean. Hamburg.

Deutsche Seewarte. Segelhandbuch für den Stillen Ozean. Hamburg.

Deutsche Seewarte. Segelhandbuch für den Indischen Ozean. Hamburg. Verschiedene Auflagen.

A. Paulus, Die Reisen deutscher Segelschiffe in den Jahren 1893—1904 und ihre mittlere Dauer. Aus dem Archiv der Deutschen Seewarte. XXX. Jahrg. 1907. Hamburg 1907.

M. F. Maury, Esplanations and sailing directions to accompany wind and current charts etc. 7th ed 1855. 8th ed 1859. Philadelphia.

R. Fitzroy, Passage tables and general sailing directions. London 1859.

A. G. Findlay, A sailing directory for the Ethiopian or South Atlantic ocean. 9th ed. London 1883.

5. Sonstige Werke.

Adres-Kalender der Königl. Preußischen Haupt- und Residentz-Städte Berlin, deren daselbst befindlichen hohen und niederen Collegien, Instantzien und Expeditionen, auf das Jahr MDCCLXXII mit Approbation der Königl. Preußischen Academie der Wissenschaften. 1772.

Joachim Nettelbeck, Bürger zu Colberg. Eine Lebensbeschreibung von ihm selbst erzählt. Erzählt von Dr. Max Wendheim, Leipzig. O. J.

G. Wislicenus, Prinzadmiral Adalbert, ein Vorkämpfer für Deutschlands Seemacht. Leipzig 1899.

L. Arenhold, Erinnerungsblätter an die Königl. Preußische Marine (1848—1860). Berlin 1904.

C. Abbildungen.

1. Das Siegel der Seehandlung und eines Kontors, aus den Akten;
2. Der Beilbrief der „Schwalbe", aus dem Aktenstück des Königl. Geheim-Staatsarchivs R 109, 27, Tafel I;
3. „Mentor", nach dem Ölgemälde im Berliner Schloß, das Generalkonsul W. O'Swald im Dezember 1845 dem Könige Friedrich Wilhelm III. überreichte;
4. „Prinzeß Louise" wie 3;
5. „Kronprinz von Preußen" nach dem Ölgemälde im Besitz der Seehandlung, Tafel II;
6. „Friedrich Wilhelm III., König von Preußen" nach der farbigen Lithographie mit der Unterschrift: „Das erste im Preußischen Staate kupferfest erbaute, für die West- und Ost-Indische Fahrt bestimmte Schiff." In einer im Hohenzollernmuseum aufbewahrten Mappe, die von König Friedrich Wilhelm III. hinterlassene Zeichnungen und Bilder enthält;
7. „Preußischer Adler" wie 5;
8. „Merkur" aus L. Arenhold, Erinnerungsblätter an die Königl. Preußische Marine, Tafel III.

Die Abbildungen 1, 2, 5, 7 sind mit Genehmigung des Präsidenten der Seehandlung, Wirklichen Geheimen Rats v. Dombois, Exzellenz und der Direktion des Geheimen Staatsarchivs durch die Photographin des Instituts für Meereskunde auf-

Digitized by Google

genommen, die zu 3, 4, 6 hatte der Direktor der Königl. Kunstsammlungen, Herr Professor Dr. Paul Seidel, die große Liebenswürdigkeit, mir zur Verfügung zu stellen, wofür ich ihm auch hier meinen Dank ausspreche, den ich Exzellenz v. Dombois und der Direktion des Geheimen Staatsarchivs für die gewährte Genehmigung ebenfalls zolle.

D. Übersichtskarten.

Reisen der Seehandlungsschiffe auf Grund der von Fräulein Johanna Meuß, stud. phil., in Arbeitskarten eingetragenen Einzelreisen, entworfen und gezeichnet vom Kartographen des Instituts, Herrn Dr. Max Groll.

Karte 1 zeigt die Ausreisen:

„Prinzeß Louise" 1838/39 nach Valparaiso, die einen dem heutigen Weg sehr angenäherten Verlauf hat,

„Kronprinz von Preußen" ebendahin 1829/30 wegen der auffälligen Abweichung von den Reisen der andern Seehandlungsschiffe,

„Preußischer Adler" nach Batavia 1845 und die Weiterreise der „Prinzeß Louise" von Callao nach Kanton, „Mentor" von Coquimbo ebendahin 1823, deren Weg von Honolulu aus um mehrere Breitengrade auseinander liegt.

Karte 2 enthält die Heimreisen:

„Elisabeth Louise" 1835 von Arica nach Lizard in normalem Verlauf,

„Kronprinz von Preußen" 1836/36 von Montevideo ebendahin wegen des vom üblichen weit abweichenden Weges,

„Prinzeß Louise" 1834 von Kanton bis Lizard, 1844 nur bis zum Kap der Guten Hoffnung, von wo aus sie mit ersterer zusammenfällt.

In beide Karten sind Reisen nach und von Nordamerika und Westindien nach Berghaus a. a. O. eingetragen.

Digitized by Google

E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.

Digitized by Google

Siegel
eines Kontors der Seehandlungs-gesellschaft

Abb. 1.

Siegel der Seehandlungsgesellschaft

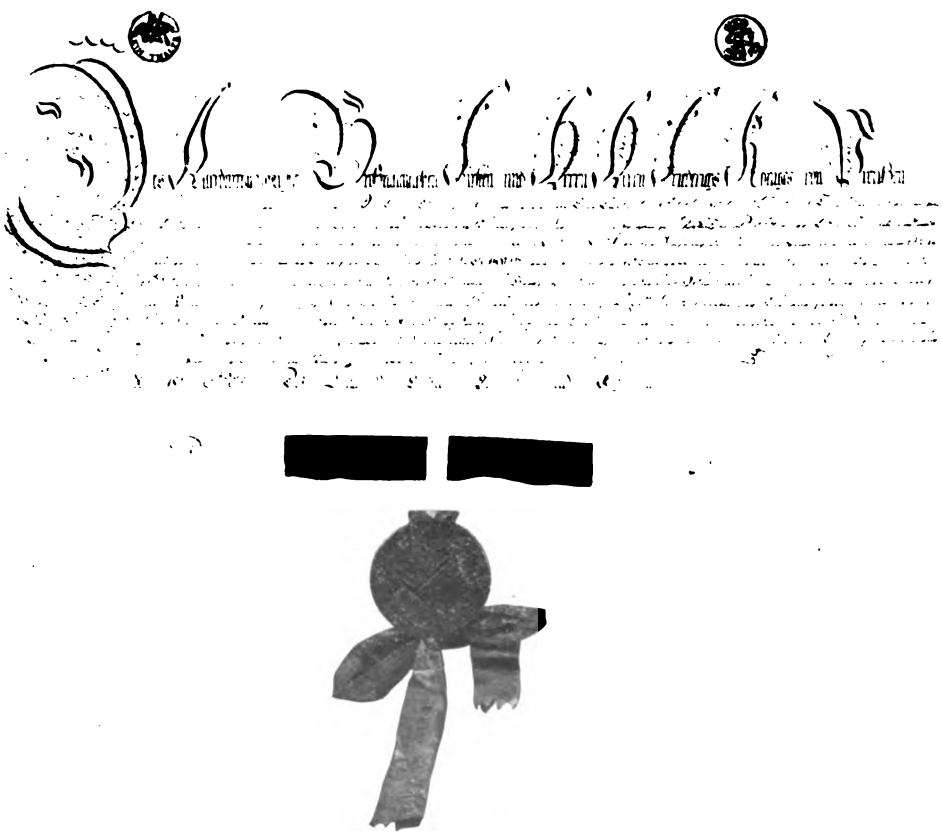


Abb. 2. **Beilbrief der Galeaß „Schwalbe"**

Digitized by Google

Digitized by Google

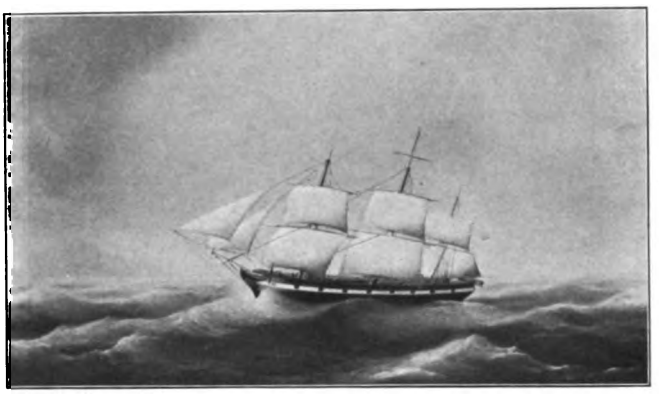


Abb. 3. **Vollschiff „Mentor“**

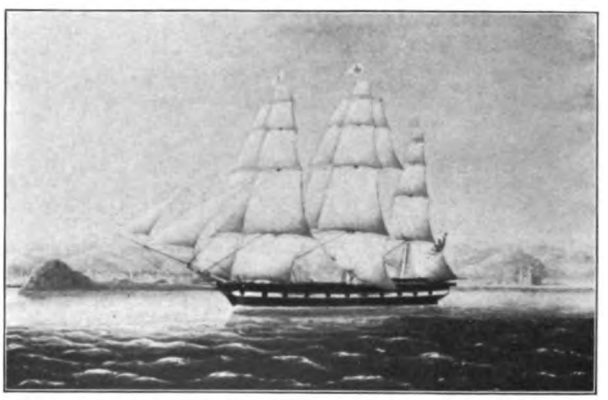


Abb. 4. **Vollschiff „Prinzeß Louise“**

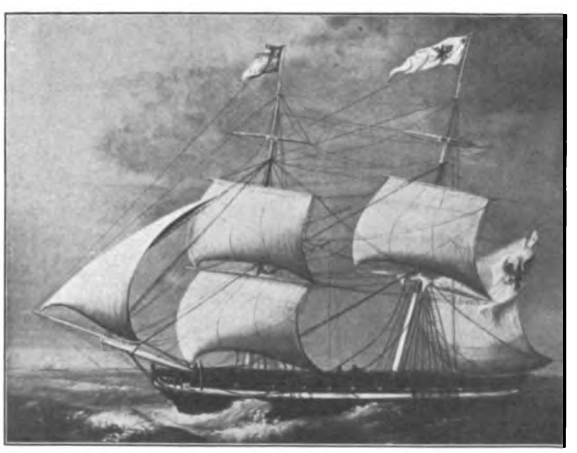


Abb. 5. **Brigg „Kronprinz von Preußen“**

Digitized by Google

Digitized by Google

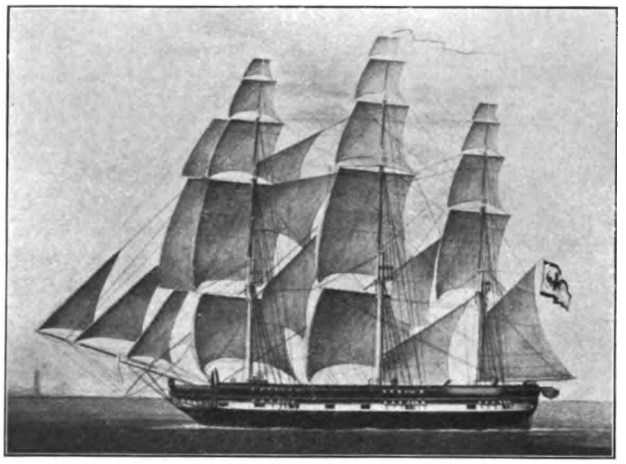


Abb. 6. **Vollschiff Friedrich Wilhelm III., König von Preußen**

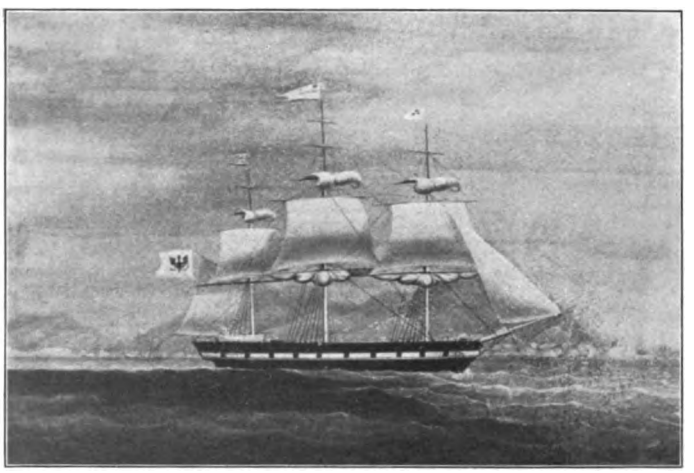


Abb. 7. **Vollschiff „Preußischer Adler“**

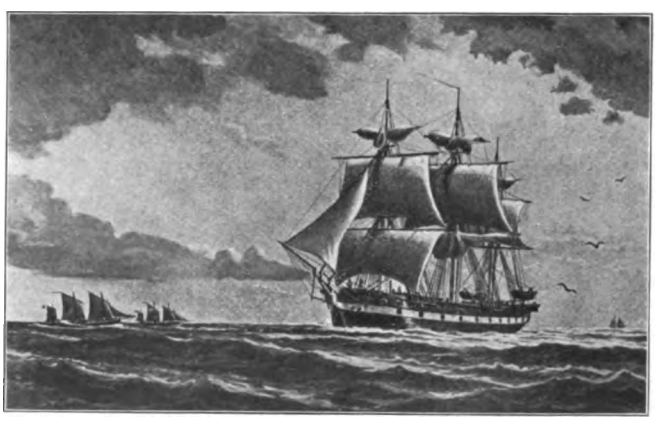
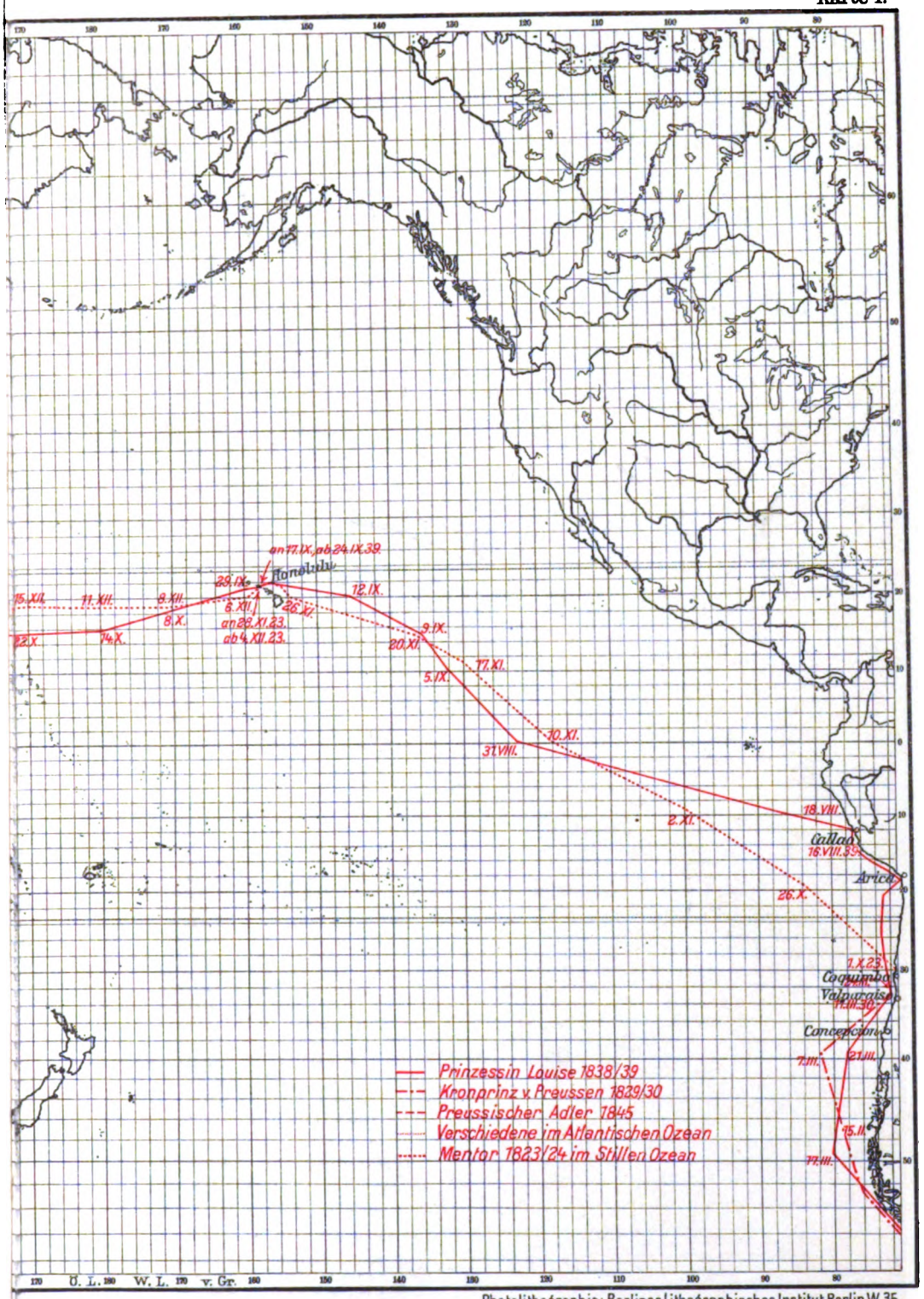


Abb. 8. **Vollschiff „Merkur“**

Digitized by Google

Digitized by Google

Karte 1.



Photolithographie: Berliner Lithographisches Institut, Berlin W.35.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 03475 5291

Digitized by Google